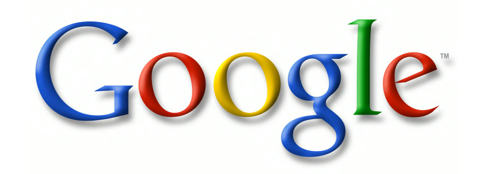


RÉPERTOIRE

UNIVERSEL

DE LÉGISLATION COMMERCIALE

INTÉRIEURE ET MARITIME DE L'EMPIRE.

T. I.

Deux Exemplaires de cet Ouvrage ont été déposés, en vertu de la Loi, à la Bibliothèque Impériale.

Cet Ouvrage se trouve aussi

à ANVERS........................	chez *Ancelle.*
BORDEAUX........................	*Bergeret.* *Melon et comp.*
BAYONNE........................	*Bonzom.*
BREST........................	*Lefournier.*
BRUXELLES........................	*Demat.* *Lecharlier.*
CAEN........................	*Mme Le Baron.*
CLERMONT........................	*Rousset et Cartier.*
DIJON........................	*Coquet.*
GÊNES........................	*Yves Gravier.*
GENÈVE........................	*Manget et Cherbuliez.*
LIÉGE........................	*Desoër.*
LILLE........................	*Vanackère.*
LYON........................	*Maire.*
MARSEILLE........................	*Mossy.*
METZ........................	*Devilly.*
MONTPELLIER........................	*Renaud.*
NANTES........................	*Forest.*
ORLÉANS........................	*Gallard.*
ROUEN........................	*Frère.* *Vallée frères.*
STRASBOURG........................	*Treuttell et Wurtz.*
TOULOUSE........................	*Bonnefoi.*
TURIN........................	*Dominique Orgeas.* *Pic.*

S. C. L'HUILLIER, faisant spécialement la Commission en Librairie, remplira avec la plus grande exactitude toutes les Demandes qu'on voudra bien lui adresser. Il se charge aussi des Achats de Livres qu'on désireroit se procurer dans les Ventes de Bibliothèques qui se font à Paris.

Les Lettres et l'Argent doivent être affranchis.

DE L'IMPRIMERIE DE Mme Ve JEUNEHOMME,
RUE HAUTEFEUILLE, No 20.

RÉPERTOIRE
UNIVERSEL
DE LÉGISLATION COMMERCIALE
INTÉRIEURE ET MARITIME DE L'EMPIRE,

OU

LA LÉGISLATION DU COMMERCE *développée*, *justifiée*, *expliquée* à fond, et *appliquée* dans le plus grand détail à tous les DROITS, ACTIONS et INTÉRÊTS journaliers des Commerçans de toutes sortes ; d'après MM. *Jousse*, *Valin*, *Émérigon*, *Savary* et autres, etc.

AVEC

FORMULES *de tous Arbitrages juridiques entre Associés et autres, des Actes des Faillites et Banqueroutes, relatifs aux Agens et Syndics, et de tous autres habituels ou extraordinaires, concernant le Commerce et les Commerçans.*

PAR A. G. DAUBANTON,

AUTEUR du Dictionnaire textuel, et du Formulaire juridique du Code de Commerce, etc.

TOME PREMIER.

A PARIS,

CHEZ L'HUILLIER, Libraire, rue Saint-Jacques, n° 55.

1810.

OBJET ET PLAN

DE CET OUVRAGE.

Le Code de Commerce n'étant qu'une loi d'exception, dont les principes existent aux Codes *Napoléon* et de *Procédure*, le Législateur n'a pas dû y rapporter beaucoup d'articles de ces codes qui s'y rattachent.

Chaque code n'est qu'une portion de législation, tous se prêtent un mutuel secours. Leur ignorance ne se présume pas, ce principe est une des bases de tous les gouvernemens, le despotique excepté.

Le Législateur n'a rendu en général aucun compte des motifs d'après lesquels il a porté telle disposition de loi, parce qu'il les a le plus souvent puisés dans des considérations de politique morale, de haute police, ou de sûreté intérieure, dont il est le seul et unique appréciateur.

Disposant toujours pour des cas généraux sur lesquels il s'est suffisamment étendu, il n'a rien particularisé.

Le Code de Commerce, ainsi que tous les autres, est rédigé en termes précis et choisis exprès, dont l'esprit et le sens sont uniques

et les mêmes pour tous, dont l'application régulière à chaque cas particulier ne se saisit qu'à force d'étude et de méditation.

Pour y parvenir, il faut souvent rapprocher les uns des autres plusieurs articles d'un même code ou des divers codes. Ce n'est que de ce rapprochement, que du contact simultané de ces articles séparés les uns des autres, que peut parfois jaillir l'étincelle de lumière dont on a occasionnellement besoin.

Ce rapprochement du Code de Commerce des deux autres est journellement nécessaire; si l'on n'en veut considérer qu'un seul, on s'expose à des perplexités, ou à des erreurs sans nombre.

L'isolement des dispositions du Code de Commerce de celles des deux autres codes affecte péniblement tous les commerçans. L'activité toujours croissante de leurs opérations absorbant tout leur temps, l'instruction particulière leur manque. Ils éprouvent à toute heure un vide, qui les oblige de confier à autrui des intérêts qu'il leur importeroit souvent d'envelopper d'un secret impénétrable.

Il en est de même quant à l'exercice de leurs droits ou actions: ils sont forcés, faute d'instruction, d'en abandonner la direction à des tiers, et sans pouvoir les surveiller.

Combien de commerçans ont été dupes

de cette confiance? Combien ont désiré qu'il existât au moins un ouvrage qui, dégagé de l'aridité et de la sécheresse de ceux destinés à l'usage des officiers ministériels de la justice, pour lesquels, jusqu'à ce jour, il semble qu'on s'est seulement attaché à en donner, leur rendît intelligible à volonté tous les articles de la loi qui les concernent, pour chaque affaire sur laquelle ils désireroient les consulter à l'instant?

C'est pour leur procurer à volonté cette instruction partielle, que j'ai composé l'ouvrage que je leur offre aujourd'hui.

La loi concernant le commerce maritime se trouvoit autrefois confondue avec celle de la discipline, de la police et de l'administration de la marine guerrière.

Ses tribunaux sembloient devoir être plutôt influencés par le pouvoir politique toujours soupçonneux et toujours soupçonné, que par la justice. L'étude des dispositions de cette double loi paroissoit inutile.

Tout ce qui a, dans le nouveau Code de Commerce, trait aux faillites, est absolument neuf.

S'il faut en croire les quêteurs effrontés de dupes et tous leurs suppôts, tout ce que prescit à cet égard ce code, est d'une sévérité outrée.

Furieux des entraves insurmontables que cette loi oppose à leur cupidité, convaincus

que les moyens de les arrêter ou de les prendre dans leurs propres piéges qu'elle a préparés sont immanquables, ils prétendent qu'elle est inexécutable.

Cependant le Législateur n'a ordonné que ce que la plus exacte probité tant et tant de fois trompée réclamoit de toutes les parties de l'Empire, pour relever le crédit intérieur et national absolument ruiné à force d'abus.

L'ancienne loi du commerce ne présentoit pas assez d'unité ; elle étoit gênée dans son exécution par une jurisprudence intermédiaire résultante d'arrêts ou jugemens, dont la contrariété étoit désespérante pour ceux qui les consultoient, et en étoient souvent les victimes.

La fixation, par exemple, de l'ouverture d'une faillite étoit une énigme ; le fripon savoit seul tirer parti de l'embarras qu'elle donnoit aux juges.

De-là le retard de la main-mise de la justice sur les biens du failli au profit de la masse des créanciers; de-là le brigandage, presque toujours impuni, des banqueroutiers frauduleux et de leurs complices.

Il en étoit de même quant à la revendication : aucune loi ne régloit ni les cas, ni les temps où l'on pouvoit l'exercer ; la plus insigne mauvaise foi profitoit plus souvent de la faculté usagère de l'essayer que la probité.

Elle étoit en général plus ruineuse pour le commerce qu'elle ne pouvoit être profitable à ceux qui en apparence avoient le plus d'intérêt d'en user.

Ces abus et plusieurs autres sur lesquels il n'est pas nécessaire de s'appesantir davantage, ayant été pour jamais proscrits, je me suis rendu aux désirs bien prononcés de quelques négocians les mieux famés; j'ai écrit ce Traité pour tous ceux qui se destinent au commerce, ainsi que pour ceux qui l'exercent déjà.

Pour le rédiger, je n'en ai consulté ou compilé aucun autre; je l'ai écrit à la clarté toujours fixe et immuable des seuls motifs qui ont déterminé le Législateur et qu'il a publiés lui-même.

On ne me reprochera pas d'avoir, à la faveur d'un titre séduisant, inutilement grossi mon ouvrage de citations, d'autorités étrangères à la loi, et toujours trompeuses pour ou contre les questions dont on chercheroit de bonne foi la solution.

Je ne me suis permis non plus aucune comparaison oiseuse des dispositions de la loi abrogée avec celle de la loi existante; on n'y trouvera aucune surcharge d'érudition inutile à l'intérêt journalier des commerçans.

Je me suis borné à exposer les principes de la loi nouvelle, à en développer les motifs, à les justifier suffisamment pour tout

honnête homme, à en tirer les conséquences les plus justes; enfin, à indiquer d'honneur et de probité les meilleurs moyens de mettre soi-même cette loi à exécution quant aux autres, ou de la forcer par justice envers et contre tous.

MM. *Jousse*, *Valin*, *Émérigon*, *Savary* et autres auteurs les plus estimés ont été les modèles que je me suis proposé d'imiter, et dont j'ai en grande partie adopté la méthode. J'ai réuni en un seul œuvre tout ce qu'ils avoient traité chacun à part.

Pour compléter le développement total et absolu du Code de Commerce, j'en ai rapproché, lorsqu'il a été nécessaire, tous les articles des codes Napoléon et de Procédure qui en sont inséparables, et je les ai tous également expliqués et appliqués aux affaires commerciales pour lesquelles ils ont aussi bien été décrétés que pour les affaires civiles.

J'ai surtout apporté tous mes soins à mettre et faire ressortir au grand jour l'intention quelquefois sous-entendue du Législateur dans certains articles.

Pour y parvenir, je ne me suis servi que des lois mêmes, sans les commenter, ni en restreindre ou en forcer le sens.

C'est seulement ainsi que j'ai établi que ce qui avoit été précisément prescrit pour l'exécution régulière de certaines disposi-

tions, devoit être également observé pour celles de quelques autres, auxquelles on ne soupçonneroit pas d'abord que des explications données par le Législateur sur les uns, doivent également s'appliquer aux autres.

Afin de convaincre tous ceux pour lesquels j'ai rédigé cet ouvrage, que les explications que j'ai données, et que les applications partielles que j'ai faites de la loi sont les seules dont elle soit susceptible, j'ai mis en tête de chacun des quatre livres, dont se compose le nouveau Code de Commerce, les motifs généraux d'après lesquels il a été proposé au corps législatif et par lui adopté; ainsi on pourra aisément les comparer ensemble. Je ne crains aucun reproche de discordance.

Il est des actes ordinaires de commerce auxquels une très-grande partie des commerçans est habituée, mais dont la rédaction régulière n'est pas aussi facile pour beaucoup d'autres.

Il en est que très-peu d'entre eux puissent se flatter de pouvoir rédiger sans aucun secours, tels ceux relatifs aux fonctions d'agens ou de syndics de faillite qui peuvent à chaque instant leur être confiées, et qu'ils ne pourront pas parfois refuser.

Il en est que les commerçans peuvent, par économie et quelquefois par prudence, préférer de passer entre eux sous seing privé, puisque la loi le leur permet, tels que les

actes de société tous importans et très-difficiles à bien rédiger, les *polices* ou *contrats d'assurances*, les *contrats à la grosse* et autres plus journaliers.

J'en ai donné des modèles dressés exprès et calqués sur la loi elle-même.

La loi voulant que toute contestation d'entre associés soit jugée par des arbitres, tous associés honnêtes ayant plus d'intérêt d'être jugés par des commerçans que par tous autres, d'ailleurs le droit de pouvoir faire juger toute espèce de contestation civile ou de commerce par des arbitres, étant consacré par toutes nos lois, j'ai tracé la marche que doivent suivre les arbitres pour l'instruction de toutes les contestations dont la décision leur aura été commise, et donné toutes les formules motivées des actes et jugemens préparatoires ou définitifs qui doivent résulter de cette instruction, la faciliter et la consommer.

Il est plus d'une affaire occasionnelle et urgente, dont les juges de paix doivent connoître, en matière de commerce; les contestations d'entre commerçans doivent être portées aux tribunaux civils, lorsqu'il n'existe pas de tribunal de commerce dans l'arrondissement des débiteurs; enfin, il peut être intéressant de savoir à quelle cour d'appel on doit se pourvoir, ou bien où l'on pourra être traduit sur un jugement de première ins-

tance. Pour procurer tous ces renseignemens nécessaires, j'ai joint à ce traité un tableau de la situation des justices de paix, des tribunaux civils et de commerce et des cours d'appel de l'Empire.

Les commerçans, ainsi que tous autres, ont souvent intérêt de faire des offres réelles de paiement ou d'être à même d'apprécier le mérite de celles qui leur sont faites; comme tous autres, les commerçans peuvent exercer la revendication permise au civil, ou former des saisies-arrêts ou oppositions sur leurs débiteurs et en suivre l'effet. Jusqu'ici ils n'ont connu ces divers actes que de nom, parce qu'il n'en est aucunement mention dans le Code de Commerce. J'ai extrait exprès du Code *Napoléon* et de celui de *Procédure* tous les articles concernant ces actes, et je les leur ai mis sous la main.

Tous commerçans sont contraignables par corps à l'acquit de leurs engagemens; cependant la contrainte par corps ne peut se prononcer que pour plus de 300 francs, et son exercice a ses dangers.

J'ai en conséquence aussi extrait du Code de Procédure tous les articles relatifs qu'il est intéressant pour tout créancier de connoître, particulièrement quant à ces divers objets. Ils pourront les consulter pour surveiller l'exécution des jugemens rendus à leur profit, et éviter les méprises de ceux

qu'ils chargeroient de la suivre, ou leur en faire supporter les suites s'ils en avoient le droit.

Enfin, j'ai complété cet ouvrage par deux tables qui m'ont paru y être également nécessaires, l'une générale de toutes les matières dont traite le Code de Commerce, et l'autre alphabétique indicative de tous les cas particuliers sur lesquels on auroit à chaque instant envie ou besoin de consulter les lois qui y sont relatives, ou seulement quelques-uns de leurs articles. Pour multiplier davantage les moyens de recherche et d'indication, j'ai divisé par chapitres et sommaires toutes les lois, selon que chacun de leurs articles s'applique à une seule affaire, à une seule circonstance ou à une autre. J'ai aussi mis en tête de chaque page des titres-courans qui indiquent précisément ce dont il y est traité.

Tout le Code de Commerce étant distribué dans tout le corps de l'ouvrage en bas de pages, comme notes essentielles, et article par article, dans le même ordre et sous l'unique série de numéros qui y a été adaptée par le Législateur, il sera facile, en cas de renvoi d'un article à un autre, de le trouver à la minute.

J'ai mis le Code de Commerce en *dictionnaire textuel* seulement; j'ai aussi donné le *Traité-Pratique*, *Formulaire général de ce code*, mais plutôt à l'usage des officiers

ministériels de justice, qu'à celui des commerçans (1).

Ce Répertoire leur est principalement destiné. Mon intention en le composant a surtout été de les mettre personnellement à même d'apprécier à sa juste valeur la sagesse de toutes les dispositions des lois dans leur détail et leur ensemble en même temps, et de les préserver du désagrément de se confier, souvent contre leur gré, à des hommes dont l'honneur ou l'intérêt pourroit n'être pas plus d'accord avec le leur, qu'il ne l'est pour l'ordinaire avec celui de la société.

La loi isolée de ses principes et de ses motifs peut parfois être rebutante; en étant rapprochée elle intéresse, on s'y soumet plus volontiers, on la consulte avec plus de fruit, on est plus fort pour amener ou forcer les autres à l'exécuter aussi.

Ce sont ces avantages que je me suis proposé de procurer aux commerçans. Je crois que je réussirai.

Au surplus, tous ceux pour qui je ne me serois pas assez clairement expliqué, pourront proposer les difficultés particulières qui les embarrasseroient; il sera toujours de mon devoir de les leur aplanir.

---

(1) Ces deux ouvrages se trouvent chez M. Buisson, libraire, rue Gilles-Cœur, n° 10, à Paris.

TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES

DANS LES DEUX VOLUMES.

TOME PREMIER.

DU COMMERCE MARITIME.

TOME SECOND.

Fin de la Table des Matières.

MOTIFS GÉNÉRAUX

DU

PREMIER LIVRE DU CODE DE COMMERCE

DU COMMERCE EN GÉNÉRAL.

L'ORDONNANCE du commerce et celle de la marine, préparées et publiées depuis un siècle et demi, sous l'influence du grand *Colbert*, ne pouvoient plus convenir ou suffire au commerce de l'empire français.

Depuis la publication de ces lois, la superficie du territoire de la France avoit été presque doublée; des États entiers au midi, de vastes provinces au nord avoient considérablement étendu ses frontières maritimes, ajouté de nouveaux moyens d'exportation et d'importation à ceux dont il jouissoit déjà.

Les mœurs de la nation en général, et en particulier celles du commerce, avoient subi de grands changemens, surtout pendant l'interrègne délirant qu'on a appelé *révolution.*

Il falloit fondre dans un système commun de législation commune les usages et la jurisprudence de la France ancienne avec celle des pays réunis; faire disparoître la jurisprudence des arrêts ne formant qu'une législation secondaire, toujours très-difficile à faire concorder en communauté de principes fondamentaux avec l'autre. Il falloit enfin, pour ramener la législation commerciale à des

principes communs, toujours préférables à ceux d'exception locale ou de privilége, effacer la trace des règles établies par les usages ou les lois municipales.

Il étoit important que les lois commerciales convinssent également au commerce de consommation des vastes cités, au commerce spéculateur des grands entrepôts, au commerce industriel des grandes fabriques, sans acception ou faveur particulière pour aucun des pays où il pourroit en être établi, au commerce si actif et si étendu des grands ports, à celui si utile du cabotage; enfin à toutes les espèces de commerçans.

Il étoit important qu'une protection unique, universelle et partout égale, encourageât toutes les entreprises commerciales, assurât, régularisât uniformément l'exercice de la profession de commerçant, et celle de tous les droits et actions qui en peuvent résulter entre les commerçans d'habitude ou d'occasion.

Le commerce intérieur avoit sa loi, le commerce maritime avoit aussi la sienne; cette dernière étoit confondue dans la loi administrative et militaire de la marine guerrière, ou de police générale de toute espèce de marine.

Ces deux lois ne devoient pas être séparées; elles ne devoient former qu'un seul Code pour le commerce.

La législation commerciale étant toute d'exception, et relative à l'exercice de droits et actions plus actifs que ceux résultant de l'existence purement civile, il a fallu imposer à ceux qu'elle concerne et qu'elle intéresse particulièrement, des obligations plus étroites, des peines coërcitives ou réprimantes plus sévères, et restreindre pour leur maintien les dispositions plus douces de la loi civile; le législateur a réuni dans un même ensemble

et la loi du commerce intérieur et celle du commerce maritime.

Le Code de législation commerciale est divisé en quatre livres.

Le premier contient *les lois qui régissent le commerce en général.*

Le deuxième, *les lois particulières au commerce maritime.*

Le troisième traite *des faillites et banqueroutes.*

Le quatrième, *de la compétence des tribunaux* et *de la manière d'y procéder.*

Tels sont les motifs généraux sur lesquels se basent toutes les dispositions contenues dans le premier livre.

Le *titre* 1.er traite *des commerçans en général.*

L'ordonnance du commerce avoit trop négligé le sort des femmes et des mineurs. Un mineur, une femme pouvoient trop aisément, d'après cette loi, compromettre, l'un sa fortune personnelle, l'autre sa fortune et celle de son mari en même temps.

Ni l'un ni l'autre ne pourront plus se livrer au commerce sans y être autorisés : le mineur par ses parens, s'il en a encore; la femme par son époux, quand même elle seroit séparée de biens d'avec lui.

Le mineur ou la femme ainsi autorisés à faire le commerce, pourront, pour s'établir ou pour le soutien de leur commerce, et pendant tout le temps que l'autorisation qui leur aura été donnée subsistera, engager ou vendre leurs immeubles, hors le cas où ces biens auront été stipulés *dotaux* par les contrats de mariage, les priviléges établis par le Code Napoléon sur ces biens étant indestructibles.

Le *titre* 2.e traite *de la tenue des livres.*

L'ancienne ordonnance n'enjoignoit au com-

merce d'inscrire sur son journal que son négoce; ses lettres de change, etc.; mais on a senti que ce n'étoit pas assez, on a senti que la conscience du commerçant n'appartient pas qu'à lui, qu'elle doit être toute entière écrite dans ses livres; c'est là que le juge ou tout autre ayant droit ou intérêt de la connoître, doit toujours en saisir l'exact reflet.

On a donc beaucoup exigé du commerçant sur ce point essentiel.

L'article 8 lui prescrit d'inscrire sur son journal, 1° tout ce qu'il reçoit et paye, à quelque titre que ce soit, conséquemment même la dot de sa femme, les produits de successions, donations qui leur sont faites ou leur aviennent; enfin toutes sommes provenant de causes étrangères *au négoce;*

2° Tout *endossement* d'effets, car ces endossemens ont souvent constitué une partie considérable du passif d'un failli, sans être inscrits sur ses livres, et sans qu'on en ait pu trouver d'autres traces que dans les bordereaux fugitifs des agens de change, ou dans les notions incertaines des opérations et circulations frauduleuses qui se sont pratiquées.

L'inventaire prescrit par l'ordonnance de 1673 étoit un acte isolé qui n'étoit pas soumis à la transcription sur un registre, et ne devoit avoir lieu que tous les deux ans. Il se fera désormais tous les ans, et son authenticité sera garantie par sa copie sur un registre spécial.

Le titre 3e traite *des Sociétés.*

L'ordonnance sembloit n'en reconnoître que deux: la société générale et la société en commandite; encore les règles de cette dernière étoient-elles mal établies.

Dans le projet de la loi nouvelle on en avoit ajouté deux autres: la société par actions et la société en participation; et ainsi on en reconnoissoit de quatre sortes.

On les a réduites aux trois premières, comme le Code civil (art. 13 et 19), parce que la société en participation n'est qu'un acte passager, qu'une convention qui s'applique à un objet unique, et qui, ne reposant pas sur les mêmes bases, ne peut avoir les mêmes résultats que les trois autres genres d'association.

On s'est attaché à caractériser exactement les divers contrats de société.

La définition de la société générale ou en nom collectif offroit peu de difficultés; elle est généralement connue et adoptée.

Mais s'il importoit de favoriser la société en *commandite*, qui permet à tout propriétaire de capitaux de s'associer aux chances commerciales; qui donne un aliment à la circulation; qui ajoute à son activité; qui multiplie les liens sociaux par une communauté d'intérêts entre le propriétaire foncier et le fabricant, entre le capitaliste et l'armateur, entre les premiers personnages de l'Etat et le commerçant le plus modeste; il importoit d'empêcher les spéculations frauduleuses faites avec audace, sous un nom inconnu, à l'aide duquel on faisoit les plus hasardeuses opérations de commerce, de banque ou d'agiotage, et qu'on livroit, en cas de mauvais succès, au déshonneur obscur d'une banqueroute calculée d'avance.

L'interdiction de toutes gestions aux commanditaires, sous peine de *solidarité* absolue, la publicité et l'affiche du contrat de société, pour qu'on connoisse la somme donnée ou promise par le commanditaire, et conséquemment la mesure des ressources et du crédit de commandité, sont les principales règles établies par la loi.

Les sociétés *anonymes* ou par actions ont fixé l'attention du législateur.

Elles sont un moyen efficace de favoriser les

grandes entreprises, d'appeler en France les fonds étrangers; d'associer la médiocrité même, et presque la pauvreté aux avantages des grandes spéculations; d'ajouter au crédit public et à la masse des valeurs circulantes dans le commerce. Mais trop souvent des associations mal combinées dans leur origine, ou mal gérées dans leurs opérations, ont compromis la fortune des actionnaires et des administrateurs, altéré momentanément le crédit général, mis en péril la tranquillité publique.

Il a donc été reconnu, 1° que nulle société de ce genre ne pouvoit exister que d'après un acte public, et que l'intervention du gouvernement étoit nécessaire pour vérifier d'avance sur quelle base on vouloit faire reposer les opérations de la société, et quelles pouvoient en être les conséquences.

Avec ces précautions, avec celles de la publicité commune aux trois espèces de sociétés, les administrateurs de la société anonyme, ou par actions, géreront avec sécurité pour eux et pour les actionnaires; ils ne seront plus exposés à ces recours en garantie, à ces poursuites solidaires qui ont troublé le repos, détruit l'aisance et ruiné le crédit des hommes les plus estimables.

Si, dans les sociétés ainsi organisées, soumises à des règles précises qui offrent tous les moyens pour arriver au bien, toutes les garanties pour préserver du mal, il survient des contestations, la loi en enlève la connoissance aux tribunaux; elle ordonne le jugement par arbitre, et indépendamment des dispositions sur les arbitrages portées au Code de Procédure civile, elle fixe un mode particulier qui assure la prompte expédition des affaires, et tarit entre les individus ou la famille la source de toute discorde.

Le titre 4e, qui traite *des Séparations de biens*, ajoute d'utiles et sévères dispositions aux précau-

tions déjà prises par le Code Civil, article 865 et suivans.

Le Code Civil ne pourvoit qu'à la solennité, à la publicité, à l'exécution réelle des séparations prononcées par jugement et depuis le mariage.

Le Code de Commerce pourvoit aussi à ce qui peut arriver, si un homme déjà commerçant se marie séparé de biens, ou sous le régime dotal; et si un homme déjà séparé de biens, ou marié sous le régime dotal, se fait commerçant.

Il exige, dans ces deux suppositions, l'affiche et publication du contrat; il associe le notaire qui le reçoit à l'obligation de remplir les formalités que la loi prescrit.

Enfin, il assujettit aux mêmes règles tout commerçant qui sera dans l'un ou l'autre de ces deux cas lors de la publication du Code, et lui accorde un an pour remplir les formalités qu'il détermine.

C'est ainsi que la fraude des séparations concertées disparoîtra; c'est ainsi que cessera pour la femme cet isolement d'intérêt, ce sentiment d'égoïsme qui la rend presque étrangère dans la maison de son mari, qui la laisse indifférente sur la prospérité de ses affaires, qui va quelquefois plus loin, et en fait, au sein d'un établissement florissant, un vampire destructeur, lequel, pour satisfaire une cupidité honteuse, ou fournir à un luxe ruineux, aspire peu à peu les capitaux destinés à vivifier un commerce qui s'anéantit peu à peu faute d'aliment, et tombe enfin avec honte ou s'écroule avec scandale.

Après avoir parlé des commerçans et des règles que la sûreté générale leur impose, le législateur devoit s'occuper *des agens que le commerce emploie*.

Déjà une loi avoit consacré l'existence *des agens de change et courtiers*, intermédiaires toujours

utiles, souvent nécessaires sur les places et ports de commerce.

Le titre 5e du livre Ier ajoute aux dispositions de la loi déjà rendue, et le titre 6e traite des commissionnaires, dont nulle loi n'avoit encore parlé.

D'abord les fonctions des agens de change et courtiers sont plus spécialement fixées et limitées, leurs devoirs plus positivement consacrés.

Les courtiers, interprètes conducteurs de navires, créés par l'ordonnance de la marine, sont circonscrits dans leurs vraies fonctions, desquelles sont exclus désormais les courtiers de roulage qu'on y avoit, par erreur, associés dans quelques endroits.

Les agens de change et courtiers sont astreints à tenir des livres, et à y consigner toutes leurs opérations : le secret demandé souvent par prudence, mais plus souvent exigé par mauvaise foi, ne sera jamais trahi par l'indiscrétion, mais il pourra être dévoilé par la justice.

Aucun agent de change, aucun courtier ne pourra faire d'affaires personnelles et pour son compte. Ainsi cesseront des abus de confiance, fort rares sans doute, mais dont les affligeans exemples ont prescrit au législateur cette précaution nécessaire.

Nul agent de change ou courtier ne pourra être garant de l'exécution des marchés faits par son entremise. Ainsi, nulle banqueroute d'un agent de change ou courtier n'aura lieu sans que cette banqueroute soit coupable, et sans qu'elle conduise au déshonneur, à la punition.

Indépendamment de ces règles, applicables aux transactions générales du commerce, le gouvernement pourvoira aux règles de la négociation des effets publics, par des réglemens particuliers qui

ajouteront au bienfait de la loi et feront cesser toutes les incertitudes des tribunaux sur cette matière.

Le titre *des commissionnaires* règle leurs devoirs et établit leurs droits ; il consacre les usages les plus accrédités, les vœux les plus sages des commerçans.

Un commissionnaire qui reçoit des marchandises pourra désormais, avec sécurité, faire des avances sur ces marchandises, s'il les a dans ses magasins ; ou s'il en a les lettres de voiture ou les connoissemens. La loi lui garantit un privilége équitable, et favorise par ce moyen le cultivateur, le négociant et le consommateur. Les commissionnaires de transport par terre et par eau, les voituriers trouvent dans les sections 2 et 3 du même titre, tous les principes qui leur sont applicables, et les tribunaux des règles précises et universelles, au lieu d'une jurisprudence douteuse et diverse.

Enfin, le titre 7e détermine les formes et la manière dont les ventes et achats peuvent être commercialement établis.

Il lève l'incertitude où l'on étoit sur la valeur du témoignage isolé d'un agent intermédiaire du commerce, d'un agent de change ou courtier ; il remet à l'autorité discrétionnaire du tribunal la faculté de chercher la vérité dans la correspondance, dans les livres des parties, et même, dans tous les cas, et quelle que soit la somme, dans l'admission de la preuve testimoniale.

Le titre 8e est celui *de la lettre de change et du billet à ordre*.

Ce mot, *la lettre de change,* ne peut être prononcé sans se lier aussitôt, par la pensée, au commerce, sans rappeler son influence sur le bonheur des peuples, sur la prospérité, la richesse et la puissance des Etats.

Le commerce est redevable à la lettre de change de la plus grande partie de ses progrès et des immenses développemens qu'il a acquis depuis quelques siècles.

Dans les temps même où les peuples étoient parvenus à donner aux métaux précieux la forme de monnoie, les frais et les risques du transport indispensable pour solder au-dehors les achats ou les échanges, lui imposoient de grandes entraves dans l'intérieur, et le rendoient presque impraticable avec l'étranger.

La lettre de change a été inventée.

Cet événement, qui forme dans l'histoire du commerce une époque presque comparable à celle de la découverte de la boussole et de l'Amérique, a fait disparoître toutes ces entraves. La lettre de change a affranchi les capitaux mobiliers, elle en a facilité les mouvemens et la disposition; elle a créé une somme immense de crédit: le commerce dès-lors n'a plus connu d'autres limites que celles du monde.

Soit que l'Europe ait l'obligation de cette belle conception au génie commercial des Juifs chassés de France et réfugiés en Lombardie, soit qu'il faille la reporter aux Florentins expulsés de leur patrie et retirés en France, par suite de leurs divisions intestines, ce contrat si concis dans sa rédaction, si énergique dans son expression, si simple dans son objet, si fécond en résultats, tient le premier rang parmi les papiers de crédit.

A ce titre, il a fixé l'attention des jurisconsultes les plus distingués.

Leur sagacité s'est exercée à en examiner scrupuleusement l'essence. Dans l'analyse qu'ils en ont faite, ils y ont trouvé réunis le contrat de mandat, et celui de change ou de vente.

C'est de la nature de ces contrats que découlent

tous les principes, et que sont dérivées toutes les règles qu'a établies le législateur, relativement à la lettre de change.

Les principales sont :

Que celui à l'ordre de qui la lettre est tirée, en transfère la propriété par un endossement régulièrement fait, sans qu'il soit besoin de signification de transport ;

Que le tireur et les endosseurs sont tenus de garantir le paiement de la lettre à l'échéance ; et réciproquement que le porteur est obligé de se présenter à ce même terme d'échéance, pour en exiger le paiement ;

Que le porteur qui a fait à l'échéance, à défaut de paiement, les actes prescrits par la loi, peut exercer son recours, c'est-à-dire répéter son remboursement, des endosseurs, du tireur, ainsi que des donneurs d'aval, s'il y en a ; tous les signataires de la lettre de change étant *solidairement* garans les uns des autres, et tenus au remboursement sous cette *solidarité*.

Tous les commentateurs ont aussi pensé qu'il est du caractère essentiel de la lettre de change qu'il y ait remise d'argent d'un lieu à un autre, c'est-à-dire qu'elle doit être payable dans un autre lieu que celui où elle a été créée.

L'ordonnance de 1673 ne l'avoit pas textuellement prononcé ; mais cette opinion unanime des jurisconsultes avoit fixé la jurisprudence sur ce point ; et quoique plusieurs chambres et tribunaux de commerce, et même quelques tribunaux civils, eussent exprimé le vœu de voir fléchir ce principe devant des considérations d'avantages, de commodité et de facilités pour le commerce intérieur, on a cru devoir au contraire le consacrer par une disposition textuelle. On a pensé que ce contrat, environné par la loi d'une protection si particulière,

doit avoir des formes et un caractère qui le distinguent éminemment de tous autres effets négociables.

Un petit nombre de changemens, indiqués par l'expérience d'un siècle, sollicités par la justice, ou par les besoins du commerce, ont été faits à la loi ancienne.

L'article 16 du titre 5 de l'ordonnance de 1673 relevoit, tant envers les endosseurs qu'envers le tireur, le porteur négligent, de la déchéance qu'elle avoit prononcée contre lui par l'article 15, et soumettoit en conséquence les endosseurs comme le tireur, à prouver, en cas de dénégation, que ceux sur qui la lettre étoit tirée avoient provision à l'échéance.

Il résulte au contraire des dispositions des articles 117 et 168 de la loi, qu'en cas de protêt tardivement fait par le porteur, la déchéance qu'il a encourue est fatale et sans recours à l'égard des endosseurs.

Pour établir la justice de cette disposition, il suffit de considérer que si d'une part le tireur contracte l'obligation de faire trouver les fonds à l'échéance dans le lieu où la lettre doit être payée, le porteur, de son côté, contracte non moins rigoureusement celle de se présenter à cette époque pour les recevoir.

De la combinaison de ces deux obligations, dérivent les droits de tous les signataires.

Si le protêt a été fait en temps utile, le porteur exerce son recours contre les endosseurs et le tireur, dans les formes et les délais prescrits.

Si au contraire le protêt a été tardivement fait, le porteur n'a plus d'action ni contre le tireur ni contre les endosseurs; sa déchéance en ce cas étoit expressément prononcée par l'article 15 de l'ordonnance.

Cependant, il est de toute justice que le porteur soit relevé de cette déchéance, à l'égard du tireur, si ce dernier ne prouve pas que celui sur qui la lettre étoit tirée, lui étoit redevable, ou avoit provision au temps où elle auroit dû être protestée.

Rien n'est plus juste à son égard; car le tireur, en livrant la lettre de change, en à reçu la valeur, il a pris l'obligation personnelle d'en faire trouver les fonds à l'échéance chez celui sur qui il a tiré. S'il ne l'a pas fait, le porteur ne lui a pu porter aucun préjudice par le retard du protêt; il profiteroit au contraire très-injustement de la déchéance prononcée contre le porteur, et le montant de la lettre de change, dont il auroit reçu le prix sans la payer, seroit de sa part un véritable vol.

Il n'en est pas de même des endosseurs; et s'il est juste, si tel est le texte et le vœu de la loi, que le tireur qui justifie avoir fait la provision soit libéré, la conséquence rigoureuse et de droit, est que les endosseurs soient déchargés sans être astreints à faire cette preuve; parce que chacun d'eux a payé la lettre de change en l'acquérant;

Parce que la garantie solidaire des endosseurs avec le tireur est expirée le jour où le porteur a encouru la déchéance prononcée par la loi, pour n'avoir pas rempli son obligation expresse, celle de se présenter à l'échéance;

Parce qu'il ne doit pas dépendre du porteur d'empirer, par son fait, la condition des endosseurs, en prolongeant indéfiniment leur garantie: prolongation qui entraîneroit pour eux une augmentation de risques, puisque, pendant ce temps, leurs cédans et le tireur lui-même pourroient être tombés en faillite;

Parce qu'il seroit injuste que l'endosseur qui a déjà payé la lettre, qui a rempli toutes ses obligations, fût exposé à la payer une seconde fois,

tandis que le porteur, seul en faute, seroit indemne;

Enfin, parce qu'il n'y a aucun motif fondé de faire renaître, au préjudice des endosseurs, le titre du porteur périmé (anéanti) par la déchéance prononcée contre lui, et de recréer en sa faveur la solidarité des endosseurs, éteinte avec le terme et les conditions de leur engagement.

Une disposition remarquable encore dans la loi nouvelle, est l'abrogation de tous délais de grâce, de faveur, d'usage ou d'habitudes locales pour le paiement des lettres de change.

L'ordonnance de 1673 avoit accordé dix jours au porteur pour faire le protêt, faute de paiement; mais une déclaration du roi ayant donné au payeur le droit d'exiger ces dix jours, il en étoit résulté qu'ils étoient devenus une extension absolue du terme d'échéance exprimé par la lettre de change, de telle manière que le porteur ne pouvoit faire valablement protester que le dernier des jours appelés *jours de grâce.* Ainsi, la véritable échéance de la lettre étoit fixée à ce dernier jour, au lieu de celle exprimée dans la lettre. Il y avoit donc discordance convenue entre l'expression et l'intention des contractans.

Il n'en résultoit aucun avantage pour personne: le porteur, comme le payeur d'une lettre tirée à soixante jours de date, savoient également, l'un, qu'il ne devoit la présenter, l'autre, qu'il ne devoit la payer ou en subir le protêt que le soixante-dixième jour. Cette espèce de tromperie dans les expressions étoit donc sans objet, et c'étoit une erreur, quoique ce fût l'opinion de quelques commentateurs, que ces prétendus dix jours de grâce fussent avantageux au commerce et également favorables aux porteurs, au tireur et à l'accepteur ou au débiteur de la lettre. Dans le fait, rien de

plus insignifiant, de plus inutile aux uns comme aux autres.

Par l'article 161, la loi veut que le porteur exige le paiement de la lettre le jour même de son échéance exprimée ; et par l'article 162, que le protêt, faute de paiement, en soit fait le lendemain, et si ce lendemain est un jour férié légal (de fête légale), le jour suivant.

Plusieurs tribunaux et chambres de commerce auroient désiré qu'on eût accordé trois jours pour faire le protêt. Quel que soit le poids de leur opinion et la confiance qu'elle inspire, on a cru devoir résister à ce vœu, qui a paru moins le fruit de la réflexion que de l'habitude et de l'empire des mots.

En effet, on vient de voir qu'il n'y avoit pas de véritables jours de grâce pour faire le protêt, puisqu'ils appartiennent rigoureusement au payeur ; que le jour même de l'échéance réelle étoit le seul jour où le protêt dût être fait. La loi nouvelle, qui statue que le protêt sera fait le lendemain, accorde donc un jour de plus, conséquemment une plus grande facilité.

Une considération décisive, d'ailleurs, est celle-ci : qu'il importe singulièrement au commerce que le jour de l'échéance et celui où le protêt doit être fait soient fixés, et ne puissent varier au gré du porteur.

Si celui-ci pouvoit à son choix resserrer ou étendre cette échéance par la faculté de faire protester quelques jours plus tôt ou plus tard, le tireur et les endosseurs seroient souvent exposés à être les victimes de la complaisance qu'il auroit eue de différer le protêt, ou plutôt l'usage ne manqueroit pas de s'établir, de ne faire protester que le dernier jour, et on rentreroit dans l'ancien système.

L'article 145 présente une disposition essentielle sur un point que l'ordonnance de 1673 avoit laissé dans le droit commun, et sur lequel la jurisprudence des tribunaux avoit extrêmement varié.

Il a paru nécessaire que le législateur se prononçât.

Cet article décide que celui qui paye une lettre de change à son échéance et sans opposition, sera *présumé* valablement libéré.

Plusieurs arrêts des cours avoient jugé diversement. Des jurisconsultes célèbres étoient partagés d'opinions.

Pothier, Jousse et autres, qui se sont attachés au principe que nul ne peut transporter à autrui plus de droits qu'il n'en a, ont soutenu que le paiement n'est pas valable, s'il n'est fait au véritable créancier; que celui qui payoit sur un faux acquit ou sur un faux ordre, n'étoit pas libéré envers le vrai propriétaire de la lettre.

Mais ce principe, ces règles de droit, dont il ne peut être permis de s'écarter dans les affaires civiles ordinaires, sont-elles ici applicables?

La lettre de change, cette espèce de monnoie, frappée au coin du commerce, lancée dans la circulation générale, qui parcourt avec une si grande rapidité tant de villes et de pays, qui devient en si peu de temps la propriété d'un si grand nombre de personnes, dont les noms et les signatures sont inconnus de celui qui doit la payer à l'échéance, au jour, à l'instant même où elle lui sera présentée, peut-elle être assujettie à ces mêmes règles?

Pour que l'application des principes fût entière, il ne suffiroit pas d'exiger la vérité de l'acquit ou du dernier ordre; il faudroit encore exiger celle de tous les endossemens, en remontant d'ordre en ordre jusqu'au premier endosseur.

Ce système, érigé en loi positive, rendroit presque

impossible le paiement des lettres de change, et détruiroit leur circulation.

Cependant, comme on ne peut méconnoître qu'une disposition qui déclareroit sans restriction valablement libéré celui qui paye une lettre de change à son échéance sans opposition, présenteroit aussi des inconvéniens; qu'elle sembleroit affranchir le payeur de toute précaution, de toute prudence; qu'elle assimileroit en quelque sorte la lettre de change à un effet au porteur; qu'elle paroîtroit élever contre le vrai propriétaire une fin de non-recevoir, insurmontable même en cas de collusion entre le payeur et le porteur, ou en cas d'une négligence excessive, voisine de la collusion et du dol : la loi déclare seulement que le payeur est *présumé* valablement libéré. Il aura en sa faveur la présomption légale. C'est le demandeur qui sera tenu de prouver les faits par lesquels il prétendroit l'inculper, et le rendre responsable du paiement. Les tribunaux feront justice.

En ce qui touche le rechange et les comptes de retraite, la loi ne s'écarte point de l'ordonnance de 1673.

Le principe de l'ordonnance étoit tout entier dans l'article 5 du titre 7, portant :

« La lettre de change étant protestée, le re-
» change ne sera dû par celui qui l'aura tirée,
» que pour le lieu où la remise aura été faite, et
» non pour les autres lieux où elle aura été négo-
» ciée, sauf à se pourvoir, par le porteur, contre
» les endosseurs pour le paiement du rechange
» des lieux où elle aura été négociée suivant leur
» ordre. »

Ce principe ne reçoit aucune altération, et se trouve seulement plus développé dans les articles 179, 180, 181, 182 et 183 de la loi.

On auroit pu, à la rigueur, considérer que le

tireur, en livrant à la circulation du commerce une lettre à ordre, est censé avoir véritablement donné la faculté indéfinie de négocier dans tous les lieux ; que les rechanges ne sont occasionnés que par son manquement à l'obligation de faire les fonds à l'échéance, et en conséquence faire retomber sur lui seul la charge de tous les rechanges accumulés.

Mais si, tout bien considéré, ce n'eût été que justice, cette justice a semblé trop sévère ; et comme chaque endosseur a réellement profité pour ses propres intérêts de la faculté de négocier en tous les lieux qu'il lui a convenu, il a paru qu'il y auroit plus de mesure, de modération, et même d'équité dans la disposition adoptée, conforme d'ailleurs à l'usage le plus général du commerce de l'Europe, comme à notre ancienne ordonnance.

A côté, et parallèlement, pour ainsi dire, à la lettre de change, marche et circule une autre espèce d'effet de commerce, dont l'usage s'est singulièrement étendu depuis l'époque de 1673 ; c'est le billet à ordre.

Le principal caractère de différence est que la lettre de change ne peut être tirée que d'un lieu sur un autre. Au lieu que le billet à ordre est le plus souvent payable dans le lieu même où il a été souscrit ; de sorte qu'il n'y a pas, comme pour la lettre de change, remise d'argent de place en place. Caractère de différence qui, cependant, s'efface en quelque sorte dans certaines circonstances, c'est-à-dire lorsque le billet à ordre est fait payable à un domicile étranger au lieu de la résidence du confectionnaire.

Au reste, le billet à ordre circule dans le commerce comme la lettre de change, au moyen de l'endossement ; cet endossement en transfère également la propriété, sans aucune formalité et sans signification du transport. Les signataires sont so-

lidaires les uns des autres, comme les signataires de la lettre de change; le porteur est tenu des mêmes devoirs et obligations, et sous les mêmes peines. Il aura aussi le même droit, faute de paiement, de prendre de l'argent sur la place à rechange, et d'exercer, d'endosseur en endosseur, retraite sur les lieux où le billet a été négocié.

Tout cela est ainsi décidé et réglé par l'article 187.

Ces dispositions ont paru la conséquence nécessaire de la nature et des fonctions de ces effets, devenus d'un si grand usage dans les opérations commerciales, et qui, concurremment avec les lettres de change, remplissent tous les canaux du commerce, comme ils satisfont à tous ses besoins, à toutes ses convenances.

Enfin, l'ordonnance, par son article 21 du titre *des Lettres et Billets*, avoit fixé à cinq ans la prescription en fait de lettres ou billets de change, et n'avoit rien dit sur les simples billets à ordre; ce qui laissoit la prescription à leur égard dans les termes du droit commun, fixée à trente ans.

On a pensé que la rapidité de la marche des affaires commerciales, considération qui avoit sans doute porté le législateur de 1673 à restreindre à cinq ans la prescription en fait de lettres de change, justifioit la convenance et l'utilité de la même disposition à l'égard du billet à ordre.

C'est une juste conséquence de la similitude de fonctions et de services de ces deux espèces d'effets de commerce.

DU COMMERCE.

Chaque pays a ses espèces de productions naturelles indigènes, particulières à son sol et à son climat; chaque province d'un même empire est plus ou moins fertile en denrées de première nécessité, est plus ou moins peuplée, consomme plus ou moins des produits de sa culture ou de son industrie (1).

Le sol de vastes régions n'offre à sa superficie que des champs arides qu'aucune culture ne peut rendre féconds; mais il recèle des métaux plus ou moins précieux.

La civilisation a ajouté beaucoup aux besoins naturels; l'envie toujours croissante de multiplier les jouissances, de varier les plus nouvelles ou les plus séduisantes, a créé le luxe.

Le luxe a fait naître les arts qui embellissent ou perfectionnent tous les produits de l'industrie.

Chaque peuple, chaque canton est par intérêt de nécessité ou de luxe, porté à échanger ce qu'il a de trop en tout genre, contre ce dont il manque du nécessaire ou de fantaisie.

Ces échanges constituent en ce qu'on appelle commerce.

Ceux qui opèrent ces échanges au loin, et font transporter au-dehors de chaque pays le superflu de ses productions, et y rapportent celles de ces contrées étrangères, en forment et en tiennent de grands dépôts à la disposition de tous, sont *négocians*.

Le négoce lie d'intérêts toutes les nations; ceux qui l'exercent sont également honorables et honorés partout.

D'autres extraient, de ces dépôts en grand, de fortes

(1) On appelle *industrie* tous moyens propres à faire plus valoir un seul objet ou plusieurs mêlés ensemble, que dans l'état de première nature.

L'industrie est légitime ou frauduleuse.

parties d'approvisionnemens pour les diverses provinces qu'ils habitent, ce sont des *commerçans*.

D'autres font eux-mêmes de ces matières premières, des étoffes, des meubles, des ustensiles de toutes espèces, ce sont des *fabricans*.

Il en est qui, au moyen de machines ou de combinaisons particulières à la main-d'œuvre, établissent, mais communément avec moins de perfection, au plus bas prix, et en grande quantité, une seule espèce de marchandise, ce sont les *manufacturiers*.

Un plus grand nombre, tirent des magasins de ceux-ci tout ce qui peut être particulièrement à l'usage ou du goût de chaque habitant des villes, bourgs et villages, et le détaillent à chacun d'eux selon son besoin ou son caprice, ce sont des *marchands*.

Tous ne spéculent et ne travaillent que pour s'indemniser de leurs dépenses et en tirer quelque profit des consommateurs.

Tous, considérés sous ce point de vue, sont COMMERÇANS.

C'est sous ce nom générique que la loi les désigne généralement tous.

Les commerçans sont en cette qualité, pour tous faits de commerce, et entre eux, soumis de l'un à l'autre à une loi d'exception, qu'on nomme *Code de Commerce*, et dont les principes généraux existent dans le Code NAPOLÉON ou Civil, et dans celui de la Procédure, qui n'en est que la seconde partie.

Le Code de Commerce a pour objet et pour but d'assurer les approvisionnemens généraux et partiels, d'encourager les importations et les exportations, d'activer les échanges, d'alimenter les fabriques et les manufactures, de fonder le crédit auquel, faute d'une masse partout suffisante de numéraire, tous sont journellement forcés d'avoir recours. Enfin, le Code de Commerce a surtout pour but de prévenir ou d'empêcher, autant qu'il est possible, que personne n'abuse de ce crédit nécessaire.

DES COMMERÇANS.

Qui le sont?

Le Code de Commerce n'est applicable qu'aux commerçans, entre eux, et de l'un à l'autre seulement.

C'est par ce motif qu'avant tout cette loi a défini positivement à quoi on doit reconnoître les commerçans (1).

Tout ce qui peut se déplacer, tout ce qui est conséquemment meuble, peut être l'objet et la fin d'un acte de commerce.

Ce qui donne existence à un acte de commerce est l'achat ou vente, par écrits ou verbaux de toutes espèces de marchandises (meubles), dans l'intention de les revendre.

Toutes contestations relatives à de pareils actes, soit habituels, soit accidentels, doivent être jugées conformément à la législation commerciale et par des tribunaux qu'elle a particulièrement et exprès établis.

Ce sont autant les qualités des parties ayant vendu ou acheté, que la nature, l'espèce, l'objet et la fin de leurs conventions, qui les soumettent, ainsi qu'on le verra ci-après, à cette législation.

Tous les produits de la terre, ou bruts ou travaillés, et qui alors sont ceux de l'industrie, les métaux, l'or, l'argent, même monnoyés, sont meubles et marchandises.

Par meubles, on désigne tout ce qui peut se déplacer, se vendre et se transmettre manuellement, et dont la possession actuelle vaut seule titre de propriété.

Meuble est l'opposé d'*immeuble*.

Les immeubles sont les bâtimens, les champs, les forêts ou bois, les terres, dont la propriété ne peut se

---

(1) *Code de Commerce*.

Art. 1. Sont commerçans ceux qui exercent des actes de commerce, et en font leur profession habituelle.

transporter et s'établir que par des écrits ; parce que leur tradition manuelle est impossible (1).

Les promesses de faire trouver des espèces d'or ou d'argent monnoyées, dans *tel* ou *tel* lieu, qu'on appelle *lettres de change*, et dont la propriété peut se transmettre de la main à la main, sont marchandises.

Dès-lors tous négocians, fabricans, manufacturiers, marchands, banquiers, et tous leurs agens, tels que les agens de change, courtiers, commissionnaires, rouliers, entrepreneurs de transports, sont commerçans.

Les propriétaires ou locataires d'immeubles, les cultivateurs, fermiers, vignerons et autres, ne le sont pas ; et cependant ils peuvent traduire aux tribunaux de commerce ceux à qui ils vendent les produits de leurs biens, et qui se mêlent de les revendre.

---

(1) *Code Napoléon.*

Art. 524. Les objets que le propriétaire d'un fonds y a placés pour le service et l'exploitation de ce fonds sont immeubles par destination.

Ainsi, sont immeubles par destination, quand ils ont été placés par le propriétaire pour le service et l'exploitation du fonds,

Les animaux attachés à la culture ;

Les ustensiles aratoires ;

Les semences données aux fermiers ou colons partiaires ;

Les pigeons des colombiers ;

Les lapins de garennes ;

Les ruches à miel ;

Les poissons des étangs ;

Les pressoirs, chaudières, alambics, cuves et tonnes ;

Les ustensiles nécessaires à l'exploitation des forges, papeteries et autres usines ;

Les pailles et engrais.

Sont aussi immeubles par destination tous effets mobiliers que le propriétaire a attachés au fonds à perpétuelle demeure.

Art. 525. Le propriétaire est censé avoir attaché à son fonds des effets mobiliers à perpétuelle demeure quand ils y sont scellés en plâtre ou à chaux ou à ciment, ou lorsqu'ils ne peuvent être détachés sans être fracturés et détériorés, ou sans briser ou détériorer la partie du fonds à laquelle ils sont attachés.

Les glaces d'un appartement sont censées mises à perpétuelle demeure, lorsque le parquet sur lequel elles sont attachées fait corps avec la boiserie.

Il en est de même des tableaux et autres ornemens.

Quant aux statues, elles sont immeubles lorsqu'elles sont placées dans une niche pratiquée exprès pour les recevoir, encore qu'elles puissent être enlevées sans fracture ou détérioration.

Mineurs peuvent-ils être commerçans? Quand le sont-ils?

Tout mineur de l'un ou l'autre sexe peut, aux termes de l'article 487 du Code Napoléon, faire le commerce, et est réputé majeur pour tous les faits de commerce qu'il exerce (1).

Mais le Code de Commerce, en reconnoissant ce principe consigné dans la loi civile, fondamentale de toutes les autres, en régularise l'application et l'usage, en assujettissant le mineur à l'observation préliminaire de quelques formalités sans lesquelles l'article 487 du Code Napoléon ne peut avoir aucun effet.

Ces formalités essentielles sont au nombre de quatre.

1° Il faut que le mineur, qui veut exercer le commerce, soit âgé de dix-huit ans accomplis au moins;

2° Qu'il soit émancipé;

3° Qu'il soit autorisé à exercer le commerce par son père; ou si celui-ci est décédé, interdit ou absent, par sa mère.

Dans le cas où le mineur n'aura ni père ni mère, il lui faut l'autorisation du conseil de sa famille, et encore que cette autorisation soit homologuée, c'est-à-dire approuvée par le tribunal civil

4° De quelque manière qu'ait dû être donnée à ce mineur l'autorisation nécessaire, il faut que cette autorisation obtenue soit enregistrée et affichée au tribunal de commerce du lieu où le mineur veut établir son domicile (2).

---

(1) *Code Napol.*
Art. 487. Le mineur émancipé qui fait un commerce est réputé majeur pour les faits relatifs à ce commerce.

(2) *Code de Comm.*
Art. 2. Tout mineur émancipé, de l'un et de l'autre sexe, âgé de dix-huit ans accomplis, qui voudra profiter de la faculté que lui accorde l'article 487 du Code Napoléon de faire le commerce, ne pourra en commencer les opérations, ni être réputé majeur, quant aux engagemens par lui contractés pour fait de commerce, 1° s'il n'a été préalablement autorisé par son père, ou par sa mère, en cas de décès, interdiction ou absence du père, ou, à défaut du père et de la mère, par une délibération du conseil de famille, homologuée par le tribunal civil; 2° si, en outre, l'acte d'autorisation n'a été enregistré et affiché au tribunal de commerce du lieu où le mineur veut établir son domicile.

Aucun acte, aucune convention de commerce, non consentie par un mineur, ne peut valoir, en matière civile, contre un mineur, si toutes ces formalités n'ont été valablement remplies.

Il en est de même à l'égard de tous actes généraux ou particuliers de commerce, faits par un mineur non commerçant, c'est-à-dire non régulièrement commerçant, aux termes de la loi : il n'en peut faire aucun s'il n'a pas dix-huit ans, s'il n'est pas émancipé, s'il n'y a pas été autorisé en général ou en particulier (1).

Dans l'un ou l'autre cas, tout individu au profit duquel un mineur émancipé auroit contracté une obligation de commerce, pourra être réduite, c'est-à-dire que cette obligation pourra être annullée, conformément au Code Napoléon (2).

Lorsque le Code de Commerce dit que l'autorisation nécessaire au mineur, âgé de dix-huit ans et émancipé, dont le père et la mère seront décédés, lui sera donnée par délibération du conseil de famille, il est clair que cette délibération ne pourra avoir lieu qu'en assemblée tenue exprès devant le juge de paix, comme pour émancipation de ce même mineur, ou toutes autres relatives à ses intérêts.

Il n'en est pas ainsi quant à l'autorisation du père ou de la mère ; le Code de Commerce ne prescrit aucune des formalités qui devront ou pourront la valider.

De ce silence naissent les questions suivantes :

Cette autorisation pourra-t-elle être donnée sous seing

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 5. La disposition de l'article précédent est applicable aux mineurs même non commerçans, à l'égard de tous les faits qui sont déclarés faits de commerce par les dispositions des articles 632 et 633 du titre II du livre IV.

(2) *Code Napol.*

Art. 484. Il (*le mineur émancipé*) ne pourra non plus vendre ni aliéner ses immeubles, ni faire aucun acte autre que ceux de pure administration, sans observer les formes prescrites au mineur non émancipé.

A l'égard des obligations qu'il auroit contractées par voie d'achats ou autrement, elles seront réductibles en cas d'excès : les tribunaux prendront, à ce sujet, en considération la fortune du mineur, la bonne ou mauvaise foi des personnes qui auront contracté avec lui, l'utilité ou l'inutilité des dépenses.

privé? ou ne pourra-t-elle être donnée que par acte authentique passé devant notaires, ou devant le juge de paix, comme l'émancipation (art. 477 du Code Napoléon)?

L'acte sous seing privé simple, même revêtu de la formalité de l'enregistrement ordinaire, peut prêter à la fraude. L'enregistrement et l'affiche au tribunal de commerce ne pourront couvrir sa nullité si elle existoit, et pourront être la cause de méprises bien dangereuses pour les tiers qui auroient contracté avec le mineur aussi insidieusement autorisé.

On peut donc croire que lorsque le père ou la mère voudront, dans semblable occasion, faire usage du sous seing privé, ils ne le devront que par forme de déclaration faite au greffe même du tribunal de commerce, où le mineur devra établir son domicile.

Autrement cette déclaration ne pourra avoir lieu que par acte passé devant notaires ou devant le juge de paix, comme pour l'émancipation civile; l'autorisation dont il est ici question n'étant qu'un supplément, ou plutôt une extension de cette première émancipation.

Au surplus, il s'établira probablement une jurisprudence qui fixera l'incertitude résultante du silence de la loi, et il faudra s'y conformer.

Ce qui est seulement à désirer, c'est que cette jurisprudence soit partout uniforme.

L'un ou l'autre de ces actes d'autorisation devra relater l'acte de naissance et celui d'émancipation du mineur par extrait, comme pièces probantes de l'âge et de l'état civil requis pour que cette autorisation de faire le commerce puisse profiter au mineur.

L'un et l'autre de ces actes de naissance et d'émancipation devront être joints à l'autorisation pour en obtenir l'enregistrement et l'affiche au tribunal de commerce.

Lorsque les formalités prescrites par les articles 487 du Code Napoléon et 2 et 3 du Code de Commerce auront été remplies, pour autoriser un mineur de dix-huit ans émancipé, soit à exercer le commerce par profession habituelle, soit relativement à quelqu'acte particulier de commerce, il ne pourra se faire restituer, c'est-à-dire faire annuller les engagemens qu'il aura contractés

à raison de son commerce, ou d'un simple acte de commerce pour lequel il auroit été autorisé et qu'il auroit consommé (1).

A l'égard de l'autorisation nécessaire au mineur pour un acte particulier de commerce, on peut penser que leurs enregistrement et affiche ne pourront être faits qu'au tribunal de commerce dans l'arrondissement duquel il aura son domicile, ou dans celui dans l'arrondissement duquel la marchandise sera fournie, ou de celui où le prix devra en être acquitté, parce que, dans le cas d'un simple acte particulier de commerce, le mineur qui y auroit été autorisé ne devra être assigné, en cas de contestation, qu'au tribunal où l'enregistrement et l'affiche de son autorisation auront été faits, à moins qu'il n'ait, en conséquence de cet acte de commerce et de son autorisation, souscrit des lettres de change qu'il auroit laissé protester faute de paiement, ou qui auroient été refusées à l'acceptation.

Toutes ces formalités n'ont d'autre but, d'un côté, que d'empêcher les mineurs de compromettre leur fortune, et de hasarder inconséquemment celle d'autrui; de l'autre, d'associer moralement, à leur bonne ou mauvaise fortune, leurs père et mère ou leur famille, de rendre ceux-ci en quelque sorte responsables d'honneur, à toute la société, des fautes d'inexpérience ou de défaut de conduite de ces mineurs, dans le cas où ils auroient eu l'imprudence de leur donner trop légèrement l'autorisation dont il s'agit, et qu'ils n'auroient dû leur accorder, selon l'intention du législateur, qu'autant qu'ils les auroient cru dans leur conscience en état d'en profiter utilement et honorablement pour eux, et quant aux autres.

Le mineur valablement autorisé à faire le commerce, sera, aux termes de l'article 487 du Code Napoléon ci-dessus cité, page 25, réputé majeur pour tous les engagemens qu'il aura contractés relativement à son com-

---

(1) *Code Napol.*

Art. 1308. Le mineur commerçant, banquier ou artisan, n'est point restituable contre les engagemens qu'il a pris à raison de son commerce ou de son art.

merce. Il pourra engager et hypothéquer ses immeubles, il pourra même les vendre, en observant toutefois les formalités prescrites par les articles 457 et suivans du Code Napoléon (1).

Femmes mariées, peuvent-elles être marchandes?

La femme ne peut être marchande publique sans le consentement de son mari (2).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 6. Les mineurs marchands, autorisés comme il est dit ci-dessus, peuvent engager et hypothéquer leurs immeubles.

Ils peuvent même les aliéner, mais en suivant les formalités prescrites par les articles 457 et suivans du Code Napoléon.

Articles relatifs à la vente des biens des mineurs même émancipés.

Code Napol.

Art. 457. Le tuteur, même le père ou la mère, ne peut emprunter pour le mineur, ni aliéner ou hypothéquer ses biens immeubles, sans y être autorisé par un conseil de famille.

Cette autorisation ne devra être accordée que pour cause d'une nécessité absolue ou d'un avantage évident.

Dans le premier cas, le conseil de famille n'accordera son autorisation qu'après qu'il aura été constaté, par un compte sommaire présenté par le tuteur, que les deniers, effets mobiliers et revenus du mineur, sont insuffisans.

Le conseil de famille indiquera, dans tous les cas, les immeubles qui devront être vendus de préférence, et toutes les conditions qu'il jugera utiles.

458. Les délibérations du conseil de famille relatives à cet objet ne seront exécutées qu'après que le tuteur en aura demandé et obtenu l'homologation devant le tribunal de première instance, qui y statuera en la chambre du conseil, et après avoir entendu le procureur impérial.

459. La vente se fera publiquement, en présence du subrogé tuteur, aux enchères, qui seront reçues par un membre du tribunal de première instance ou par un notaire à ce commis, et à la suite de trois affiches apposées, par trois dimanches consécutifs, aux lieux accoutumés dans le canton.

Chacune de ces affiches sera visée et certifiée par le maire des communes où elles auront été apposées.

484. *Voyez-le* à la note page 26.

NOTA. Attendu que l'émancipé n'a plus de tuteur ni subrogé tuteur, mais bien un curateur, qui remplace, quant à l'aliénation de ses biens, le subrogé tuteur, ce sera au mineur à se faire autoriser à vendre ses biens, et ils ne pourront l'être qu'en présence de son curateur; en observant au surplus toutes les formalités prescrites par les articles du Code Napoléon ci-dessus.

(2) *Code de Comm.*

Art. 4. La femme ne peut être marchande publique sans le consentement de son mari.

Les termes généraux employés ici par la loi, sont applicables à toutes les femmes. Quelles qu'aient été les conventions civiles de leur mariage, aucune femme ne peut être marchande publique sans le consentement de son mari, même la femme séparée de biens d'avec lui.

Quant au consentement du mari nécessaire à la femme pour être marchande publique, le Code n'indique aucun signe fixe auquel on pourra reconnoître qu'il a été donné.

Ce silence de la loi paroît d'abord embarrassant, mais l'inquiétude s'évanouit si l'on se reporte aux art. 108, 214 et 215 du Code Napoléon, et à leurs conséquences naturelles relatives à la question que le Code de Commerce a laissée indécise.

Ces articles portent :

Art. 108. « La femme mariée n'a point d'autre do» micile que celui de son mari. »

Art. 214. « La femme est obligée d'habiter avec son » mari, et de le suivre partout où il juge à propos de » résider. »

Art. 215. « La femme ne peut ester en jugement » (former aucune action en justice, ou y défendre), sans » l'autorisation de son mari, *quand même elle seroit* » *marchande publique*, ou non commune, ou séparée de » biens. »

En point de droit, la femme ne peut donc faire le commerce, c'est-à-dire, comme s'exprime l'art. 1.er du Code de Commerce, exercer des actes de commerce, et en faire sa profession habituelle, que sous les yeux de son mari.

Le consentement de son mari résultera de ce qu'il ne l'en aura pas d'abord empêché, et de ce qu'il ne l'en empêche pas.

Donc, toute femme exerçant une profession commerciale, quelconque, dans le domicile commun, dans le domicile marital, sera marchande publique, qu'elle tienne boutique ou magasin, avec enseigne ou autre indication ordinaire, ouverte à tous venans, ou qu'elle ne vende habituellement qu'à des personnes de choix.

Donc aussi la femme qui n'exercera, en point de fait, une profession commerciale que hors la maison com-

mune, et à l'insu de son mari, telle une femme qui se seroit enfuie, et se seroit retirée dans un lieu ignoré du mari, ne sera pas marchande publique.

On dit que la femme qui se seroit enfuie du domicile de son mari, et se seroit retirée en un lieu de lui ignoré, où elle feroit le commerce, ne seroit pas marchande publique, parce que s'il en étoit autrement, le sort du mari, responsable de sa femme, ne dépendroit que d'elle.

Au surplus, la preuve du défaut de consentement donné par le mari à sa femme, de faire le commerce, sera toujours à la charge de celui-ci.

Si le mari a fait, ou laissé prendre à sa femme une autre demeure que son domicile, et qu'elle y fasse le commerce, il sera censé lui avoir donné son consentement, et la femme sera marchande publique.

Et en effet, ou le mari connoîtra cette seconde demeure de sa femme, et l'y fréquentera, ou bien il ne connoîtra pas cette seconde demeure de sa femme, et ne l'y fréquentera pas.

Dans l'un ou l'autre cas, si la femme fait le commerce, elle sera censée avoir le consentement de son mari, et être marchande publique.

Au premier cas, si le mari connoît cette autre demeure de sa femme, et l'y fréquente, cette seconde demeure fera partie du domicile marital, et la femme y étant aussi bien sous les yeux de son mari, que dans un seul domicile, son mari ne l'empêchant pas d'y faire le commerce, lui en aura donné son consentement: donc la femme sera marchande publique.

Au second cas, si le mari ignore la demeure séparée qu'il auroit laissé prendre à sa femme, et ne l'y fréquente par conséquent pas, si cette femme y fait le commerce, le mari sera censé, en l'abandonnant à elle-même, lui avoir donné la permission d'y faire tout ce qu'elle voudra; dès-lors elle sera, du consentement de son mari, aussi marchande publique.

Dans tous les cas, la femme qui contractera des dettes pour fait de son commerce, y obligera son mari, ainsi qu'on va le voir dans un moment.

A l'égard des actes passagers de commerce que la

femme peut se permettre dans le domicile de son mari, ou partout ailleurs, pour savoir si cette femme sera ou non soumise à la juridiction des tribunaux de commerce, à raison de ces actes particuliers de commerce, et si elle y obligera aussi son mari, il faut faire quelques distinctions.

Si la femme habitante avec son mari, dans son domicile unique, fait quelques actes passagers de commerce en cachette, de concert avec des tiers, et à son insu, le mari n'en sera aucunement responsable.

On croit qu'il n'en sera pas de même si le mari a fait prendre ou laissé prendre à sa femme une demeure séparée, qu'il l'y fréquente ou ne l'y fréquente pas.

Alors ce sera la faute du mari s'il n'est pas à même de surveiller sa femme; aucun tiers, aucuns de ceux qui auroient par hasard commercé avec sa femme, ne devront supporter leur part de cette faute, à moins qu'il n'y ait eu mauvaise foi de la part de ces tiers à l'égard du mari.

Au surplus, en cas de contestation, ce sera au mari à établir le défaut de son consentement, et au créancier de la femme, prétendant avoir le mari pour obligé, à prouver l'existence de ce consentement.

Dans tous les cas, peut-être sera-t-il plus prudent, pour éviter toute contestation, de ne faire aucun acte de commerce, surtout passager, avec une femme en puissance de mari, sans s'être assuré de son consentement par écrit.

Droits de la femme marchande publique, quelle conséquence résulte-t-il à l'égard du mari des engagemens contractés par la femme ?

Si la femme est marchande publique, elle peut s'obliger sans autre autorisation de son mari pour raison de son commerce; et s'il y a communauté de biens entre eux, la femme, en s'obligeant, oblige aussi son mari (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 5. La femme, si elle est marchande publique, peut, sans l'autorisation de son mari, s'obliger pour ce qui concerne son né-

S'il n'y a pas de communauté entre le mari et la femme, celle-ci en s'obligeant pour son commerce n'oblige qu'elle seule.

Il y a communauté entre tout mari et femme qui n'ont point fait de contrat de mariage, ou qui, en ayant fait un, y ont stipulé (sont convenus) qu'il y auroit communauté de biens entre eux.

S'il y a contrat de mariage, et qu'il n'y existe aucune convention spéciale qui n'exclue pas expressément la communauté d'entre le mari et la femme, cette communauté existe.

Dans ce dernier cas, ainsi que dans celui où il n'a été fait aucun contrat, la communauté d'entre mari et femme est ce qu'on appelle, d'après le Code Napoléon qui le veut ainsi, *la communauté légale.*

La communauté stipulée dans le contrat de mariage, se nomme *communauté conventionnelle.*

La femme qui ne fait que détailler les marchandises du commerce de son mari, est-elle marchande publique?

Cette femme ne peut être réputée marchande publique; elle n'est réputée telle que lorsqu'elle fait un commerce séparé, ou tout autre commerce que celui dont se mêle son mari (1).

Ainsi la femme d'un fabricant ou manufacturier qui tiendra à part même de la fabrique ou manufacture de son mari, l'entrepôt des marchandises qui en sont le produit, et les détaillera, ne sera pas réputée marchande publique, lorsque par usage, habitude ou occasion, elle signera des effets de commerce, ou prendra tous autres engagemens relatifs à celui de son mari; elle n'obligera que lui.

---

goce; et audit cas, elle oblige aussi son mari, s'il y a communauté entre eux.

(1) *Code de Comm.*

Art. 5. Elle (*la femme*) n'est pas réputée marchande publique, si elle ne fait que détailler les marchandises du commerce de son mari; elle n'est réputée telle que lorsqu'elle fait un commerce séparé.

La femme marchande publique, qui, aux termes de l'art. 5 du Code de Commerce, oblige son mari sans autre autorisation en s'obligeant elle-même pour raison de son commerce, peut-elle aussi, sans autre autorisation, engager, hypothéquer ou vendre ses immeubles ?

La femme, marchande publique, peut seule engager, hypothéquer et aliéner, c'est-à-dire, emprunter sur ses immeubles, ou les vendre, comme elle le pourroit si elle n'étoit pas mariée ou si elle étoit veuve, et ce sans autre autorisation que le consentement qui lui auroit été donné par son mari, de faire le commerce, et sans autre formalité que celle commune à tous ceux qui en possèdent, c'est-à-dire, par simple acte passé devant notaire, et dans sa qualité de marchande publique, à moins qu'elle n'ait été mariée sous le régime dotal.

Dans ce cas, les biens de la femme marchande publique ne peuvent être hypothéqués ou aliénés que dans les cas déterminés, et avec les formes réglées par le Code Napoléon (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 7. Les femmes marchandes publiques peuvent également engager, hypothéquer et aliéner leurs immeubles.

Toutefois leurs biens stipulés dotaux, quand elles sont mariées sous le régime dotal, ne peuvent être hypothéqués ni aliénés que dans les cas déterminés et avec les formes réglées par le Code Napoléon.

Articles relatifs à la vente des biens dotaux.

Code Napol.

Art. 1557. L'immeuble dotal peut être aliéné lorsque l'aliénation en a été permise par le contrat de mariage.

(Dans ce cas la vente s'en peut faire par un simple acte devant notaire.)

1558. L'immeuble dotal peut encore être aliéné avec permission de justice, et aux enchères, après trois affiches,

Pour tirer de prison le mari ou la femme ;

Pour fournir des alimens à la famille dans les cas prévus par les articles 203, 205 et 206 au titre *du Mariage* ;

Pour payer les dettes de la femme ou de ceux qui ont constitué la dot, lorsque ces dettes ont une date certaine antérieure au contrat de mariage ;

Pour faire de grosses réparations indispensables pour la conservation de l'immeuble dotal ;

Il reste une grande question à discuter.

Le mari qui a le droit et tous les moyens d'empêcher sa femme de faire le commerce, pourra-t-il dans toute circonstance l'empêcher de le continuer, après le lui avoir laissé faire, et y avoir, par ce fait seul, donné son consentement?

Cette première question donne nécessairement lieu à une autre :

La femme empêchée de continuer le commerce, pour lequel elle auroit d'abord eu le consentement de son mari, pourra-t-elle s'y faire autoriser par justice?

A l'égard de la première question, il est indubitable que la femme ne pouvant *être* marchande publique qu'avec le consentement de son mari, ne peut l'*être* qu'autant de temps que ce consentement existe, et ne peut plus l'être dès qu'il lui est retiré.

L'art. 4 du Code de Commerce (page 29), relatif à la nécessité du consentement du mari, pour la validité des actes de commerce faits par la femme, étant général, et le consentement ne pouvant dépendre que de la libre volonté de ce mari, il doit être aussi indubitable que le mari peut le retirer quand il lui plaît.

Cependant, comme il pourroit arriver que le commerce de la femme, trop inopinément interrompu, occasionneroit des torts irréparables à des tiers avec lesquels elle auroit contracté des engagemens, tel, entre autre, que de livrer à terme convenu certaines

---

Enfin lorsque cet immeuble se trouve indivis avec des tiers, et qu'il est reconnu impartageable.

Dans tous ces cas l'excédant du prix de la vente au-dessus des besoins reconnus restera dotal, et il en sera fait emploi comme tel au profit de la femme.

1560. Si, hors les cas d'exception qui viennent d'être expliqués, la femme ou le mari, ou tous les deux conjointement, aliènent le fonds dotal, la femme ou ses héritiers pourront faire révoquer l'aliénation après la dissolution du mariage, sans qu'on puisse leur opposer aucune prescription pendant sa durée : la femme aura le même droit après la séparation de biens.

Le mari lui-même pourra faire révoquer l'aliénation pendant le mariage, en demeurant néanmoins sujet aux dommages et intérêts de l'acheteur, s'il n'a pas déclaré dans le contrat que le bien vendu étoit dotal.

marchandises, il est nécessaire d'examiner quel peut être l'effet du retrait du consentement du mari, quant à ces tiers seulement.

En raisonnant dans le double intérêt de la puissance maritale et du commerce, on peut croire que le mari, en retirant à sa femme le consentement qu'il avoit prêté de faire le commerce, ne lui interdira que la faculté de faire aucune nouvelle opération de commerce, mais ne pourra interrompre le cours d'aucune des conventions consommées, et à l'exécution desquelles la femme se trouvera obligée, d'autant qu'aux termes de l'art. 5 du Code de Commerce ci-dessus, page 32, la femme faisant le commerce avec le consentement de son mari, en s'obligeant elle-même oblige aussi son mari, sans autre autorisation.

Cette première question ainsi éclaircie, reste à éclaircir aussi la seconde, celle de savoir si la femme autorisée par son mari à faire le commerce, pourra, sur son refus de lui continuer cette autorisation, l'obtenir de la justice.

Pour y parvenir, il faut considérer la femme dans l'état où elle se trouve d'après les conventions générales ou particulières de son mariage :

Ou la femme est commune en biens avec son mari,

Ou elle a été mariée sous le régime dotal,

Ou enfin elle est séparée de biens d'avec son mari.

Si la femme est commune en biens, la volonté du mari doit seule faire sa loi ; aucune autorité ne peut l'y soustraire. Aux termes de l'art. 1421 du Code Napoléon,

Le mari administre seul les biens de la communauté.

Art. 1428 : *Le mari a l'administration des biens personnels de la femme.*

Par cela seul que le mari a l'administration des biens personnels de sa femme, il en est aussi seul responsable.

Par le consentement qu'il a donné à sa femme pour faire le commerce, il l'a associée à cette double administration dont il court seul le risque quant aux biens personnels à sa femme, et dont il risque la perte pour moitié quant aux biens de communauté.

Ce consentement, il ne l'a donné qu'en vertu de la puissance maritale; en vertu de la même puissance, il a droit de le retirer. Il n'a de compte à rendre à personne du motif qui le porte à cet acte de sûreté, autant pour son intérêt que pour celui de sa femme et de leurs enfans.

On peut donc penser, avec juste raison, que la femme commune en biens avec son mari, ne peut être autorisée, par justice, à continuer, contre la volonté de son mari, le commerce qu'il lui auroit d'abord permis de faire, et dont ensuite il lui auroit interdit toute faculté.

Si la femme a été mariée sous le régime dotal, aucune autorité ne peut non plus contrarier la volonté de son mari, qui, après avoir consenti qu'elle fasse le commerce, lui auroit retiré ce consentement.

Parce que, comme lors de l'existence de la communauté de biens, et aux termes de l'art. 1549 du Code Napoléon,

Le mari seul a l'administration des biens dotaux pendant le mariage;

Et qu'aux termes de l'art. 1562,

Le mari est tenu, à l'égard des biens dotaux, de toutes les obligations de l'usufruit, dont les principales sont de jouir en bon père de famille, et de ne jamais les détériorer et de n'en consommer que les fruits;

Parce que lui seul, dans son intérêt personnel et dans celui de sa femme elle-même, est juge de l'avantage ou du risque qu'il peut y avoir à continuer ou à retirer à celle-ci le consentement qu'il lui auroit donné pour l'autoriser à faire le commerce.

Autoriser la femme commune ou la femme dotale à faire le commerce sans le consentement de son mari, ce seroit d'un côté lui ôter toute responsabilité de gestion, et de l'autre l'exposer contre son gré à voir à chaque instant compromettre sa propre fortune au gré de sa femme.

Quant à la femme séparée de biens, les mêmes raisons n'existent pas pour lui refuser toujours l'autorisation de continuer le commerce que son mari voudroit lui interdire après y avoir donné son consentement.

Le mari n'a aucune administration des biens de sa femme, et n'en est pas responsable.

Aux termes du Code Civil, la femme seule a cette administration (1).

Aux termes du Code de Commerce, art. 5, pag. 32, lorsqu'il n'existe pas de communauté entre le mari et la femme, celle-ci étant marchande publique, n'oblige pas son mari.

Il peut exister des motifs pour que la justice puisse autoriser la femme séparée à continuer le commerce qu'elle auroit d'abord exercé du consentement de son mari, et que celui-ci prétendroit lui retirer.

Reste à savoir de quelle manière il sera le plus prudent de s'y prendre pour le mari, afin de faire cesser à sa femme le commerce qu'elle auroit fait d'abord de son consentement, et qu'il voudroit lui interdire par la suite ; ce sur quoi la loi ne s'est pas expliquée.

Ou le commerce de la femme sera borné, ou sera très-étendu.

Si le commerce de cette femme est borné, si elle n'achetoit que de très-peu de marchands peu éloignés de son domicile, en petite quantité à la fois, le mari pourra mander à chacun de ces marchands, et par simples lettres, qu'il n'entend plus qu'ils lui fassent aucune fourniture, ni au comptant ni à crédit ; ou pour plus grande sûreté, leur faire signifier par acte exprès et par le ministère d'un huissier, qu'il n'entend plus que sa femme fasse aucune espèce de commerce ; lui ayant, dès à présent, retiré le consentement qu'il lui en avoit d'abord donné aux termes de la loi.

Si le commerce de la femme étoit très-étendu, c'est-à-dire, si elle faisoit ses achats à de grandes distances ; et s'ils étoient considérables, le mari devra faire

---

(1) *Code Napol.*

Art. 1536. Lorsque les époux ont stipulé par leur contrat de mariage qu'ils seroient séparés de biens, la femme conserve l'entière administration de ses biens-meubles et immeubles, et la jouissance libre de ses revenus.

1449. La femme séparée soit de corps et de biens, soit de biens seulement, en reprend la libre administration.

signifier aux fournisseurs les plus connus le même acte ci-dessus détaillé, et même annoncer par la voie des journaux, par ceux surtout plus particulièrement destinés au commerce en général, qu'il n'entend plus prêter aucun consentement à sa femme pour faire le commerce, ni être par la suite responsable d'aucuns de ses faits ou actes de commerce.

Peut-être sera-t-il mieux d'assigner ensuite ces marchands au tribunal de commerce, pour leur faire défense, et à tous autres, de faire aucun commerce avec sa femme, de faire afficher ce jugement et de l'insérer dans les papiers publics.

DES LIVRES DE COMMERCE.

Quels sont ceux déclarés indispensables par la loi?

Il n'est pas un seul commerçant qui n'achète ou ne vende à crédit; il est une infinité de marchés, achats et ventes, qui ne se font que sur paroles, et à des termes éloignés de paiement.

Il est d'usage, dans le commerce, de faire, par correspondance, toutes les demandes des marchandises de fabriques, de manufactures ou d'entrepôts dont on a besoin; mais une demande de cette espèce ne prouve pas qu'il y a été satisfait. Il peut arriver, et souvent, que le commerçant qui aura fait une semblable demande, ne puisse pas en donner un reçu à l'instant de la livraison, par la voie du roulage et des commissionnaires de transports; on oublie de la fournir tout autrement.

Lors du départ des marchandises, on munit le voiturier d'une lettre de voiture; mais cette lettre n'est qu'un contrat passé entre l'expéditeur et le voiturier, par lequel, d'un côté, ce voiturier s'engage à remettre les marchandises dont on le charge, saines et sauves de tous accidens, à celui auquel elles sont adressées; de l'autre, cette lettre n'est qu'un mandat à celui-ci de satisfaire le voiturier du prix convenu pour le trans-

port, dans le cas où il n'y auroit rien à lui reprocher. Ce titre reste à celui qui reçoit les marchandises ; il n'existe plus pour celui qui les a envoyées. Il ne peut faire preuve que celui qui en a été chargé les a remises ; car souvent les rouliers changent leurs chargemens en route. L'intéressant pour eux est que la remise de ce dont ils sont chargés s'effectue, et que le transport soit payé : tous les moyens leur sont bons, les suites de cette remise ne les regardent pas.

Les marchands obligés de se faire crédit entre eux, le font particulièrement et aussi d'habitude à nombre de consommateurs. S'ils n'avoient aucun document régulier de tous ces crédits, à combien de désagrémens ne se trouveroient-ils pas exposés vis-à-vis des gens de mauvaise foi ?

C'est pour obvier à toutes les contestations sans nombre, qui pourroient très-souvent résulter de ce défaut de titres réciproques ou particuliers pour chaque affaire, que la loi veut que tout commerçant ait un livre-journal qui présente, jour par jour, ses dettes actives et passives ; les opérations, c'est-à-dire, *toutes* les opérations de son commerce, ses négociations, acceptations ou endossemens d'effets, et généralement tout ce qu'il reçoit et paye, *à quelque titre que ce soit ;* et qui *énonce*, mois par mois, les sommes employées à la dépense de sa maison, le tout INDÉPENDAMMENT des autres livres usités dans le commerce, mais qui *ne sont pas indispensables* (1).

Outre l'utilité dont ces livres doivent être aux commerçans et entre eux, ou vis-à-vis des consommateurs, il est un autre motif particulier à chaque commerçant,

(1) *Code de Comm.*
Art. 8. Tout commerçant est tenu d'avoir un livre-journal qui *présente,* jour par jour, ses dettes actives et passives, les opérations de son commerce, ses négociations, acceptations ou endossemens d'effets, et généralement tout ce qu'il reçoit et paye, à quelque titre que ce soit ; et qui *énonce,* mois par mois, les sommes employées à la dépense de sa maison : le tout indépendamment des autres livres usités dans le commerce, mais qui ne sont pas indispensables.

pour lequel le législateur veut que ces livres, qu'il a reconnu être indispensables, existent.

Au moyen des crédits multipliés qui se font dans le commerce, chaque commerçant se trouve plus ou moins, et à chaque instant, dépositaire de la fortune d'autrui. Chacun d'eux est exposé à des pertes journalières ou à des retards de rentrées qui peuvent retarder ou empêcher même l'acquit de ses engagemens, qui peuvent le réduire à l'infortune et aux soupçons ordinaires d'inconduite ou d'abus de confiance, lorsque des malheurs inévitables et auxquels sont à tout moment exposés tous les commerçans, l'auroient seuls réduit dans un état aussi accablant.

L'inconduite est blâmable, l'abus de confiance doit être puni; les malheurs peuvent être supportés par tous.

Les livres de chaque commerçant, qui ne sont que sa conscience écrite, serviront également à prouver l'une ou l'autre des causes à laquelle on devra attribuer l'impuissance où se trouvera tout commerçant de satisfaire à ses obligations.

Mais pour que le livre-journal, dont il est ici question, puisse servir à justifier les créances et dettes d'un commerçant, son état de malheur ou son inconduite, la faveur ou la punition qui lui sont dues, il faut que ce livre soit coté et paraphé, et tenu dans un ordre exprès prescrit, comme on le verra ci-après.

Le commerçant peut lui-même coter, c'est-à-dire, numéroter chaque feuillet de son livre, depuis le n° 1 jusqu'au dernier, de suite, selon le nombre de feuillets dont il sera composé, de deux pages chacun; le numéro de chaque feuillet doit se mettre en vue au haut à l'angle à droite, à l'ouverture ordinaire du livre, et non au revers du feuillet.

Cette première opération faite, et le livre présenté à l'un des juges du tribunal de commerce, ou au maire ou adjoint, pour le parapher, celui-ci doit d'abord vérifier s'il n'y a pas erreur dans le coté ou le numérotage des feuillets, puis apposer son paraphe au-dessous de chaque numéro de chaque feuillet.

Ce juge, maire ou adjoint doit ensuite constater le fait par un procès-verbal de sa main, au haut du premier feuillet, à peu près ainsi qu'il suit :

Le présent livre-journal du sieur . . . . . . , commerçant à . . . . , composé de . . . . feuillets , côté par premier et dernier, a été par moi, maire ou *adjoint, paraphé aux termes de la loi, cejourd'hui. . . . . à. . . . .*

(Signature du maire *ou* adjoint.)

Voilà ce qu'exige la loi quant au paraphé d'un livre de commerce, et ce qu'elle prescrit par ces mots : « Ce livre doit être paraphé *dans la forme ordinaire.* »

On expliquera plus bas ce que c'est que le *visé*, et l'on indiquera quelle est sa forme.

Pour bien comprendre de quelle manière doit être tenu le livre-journal de tout commerçant, dont il est ici question, il faut bien se pénétrer de l'intention qui a occupé le législateur, et examiner quel a été son but principal en ordonnant, en forçant exprès la tenue de ce livre.

L'intention et le but du législateur ont été d'établir un mode général, applicable à toute sorte de commerce, au moyen duquel tout commerçant pût, à moins de frais possible, justifier à chaque instant de la légitimité de toutes ses opérations, soit pour exiger le paiement de ce qui lui est dû, soit pour prouver, à qui de droit, en cas de pertes qu'il n'auroit pu prévoir ou empêcher, en cas de malheurs inévitables, qu'il n'y auroit eu aucunement de sa faute.

De là on peut et l'on doit conclure que l'intention et le but de la loi ont été que le livre-journal fût surtout le dépôt légal et le plus authentique où doivent se trouver toutes les notes, non seulement de toutes les opérations d'un commerçant, mais même aussi toutes les notes de ses recettes et dépenses, de quelque nature et espèce que ce soit, de façon qu'on puisse, en relevant de ce livre tous les achats et ventes, toutes les recettes et dépenses, chacune à part, connoître à chaque instant la situation de tout commerçant, quant à sa fortune originaire, son accroissement

ou sa diminution, et se convaincre de sa bonne ou mauvaise conduite, toutes les fois que cela pourroit être nécessaire.

Pour se conformer aux intentions de la loi, le commerçant doit donc porter et énoncer sur son livre-journal tous les achats de marchandises par lui faits à crédit ou au comptant; toutes les ventes faites à crédit; tous les escomptes d'effets de commerce de son portefeuille qu'il aura fait faire, et tous ceux qu'il aura lui-même faits à d'autres, ce qu'on désigne par le mot de *négociation*; toutes ses recettes; toutes les acceptations de lettres de change qu'il aura faites; tous les avals qu'il aura donnés; tous les endossemens de billets qu'il possédoit et qu'il aura passés à d'autres; toutes ses interventions à protêt; toutes les lettres de change qu'il aura faites; tous les billets qu'il aura souscrits, et leurs motifs; toutes les acquisitions d'immeubles; tous les placemens d'argent; toutes les successions qui lui seroient échues ou à sa femme; toutes les donations qui leur auroient été faites; les achats d'ameublemens ou fournitures considérables de ménages; ceux de bijoux précieux; toutes les constructions faites sur ses immeubles, ou leurs réparations; tous ses paiemens journaliers, *à quelque titre que ce soit.*

Le livre-journal de tout commerçant doit contenir la mention de ce qu'il aura reçu, même de la dot de sa femme, à chaque époque à laquelle il en aura fait les recettes, et tout cela *jour* par *jour*.

Quant à la dépense de sa maison, qui ne doit être portée sur le journal que mois par mois, on doit y comprendre tout ce qui aura été dépensé dans le cours de chaque mois, non pas d'après estimation proportionnelle faite, mais d'après l'effectif pour la nourriture et l'entretien nécessaire de sa famille, l'éducation de ses enfans, les appointemens de ses commis, les gages de ses domestiques, et autres petites dépenses casuelles, en un seul article et somme totale.

A l'égard des ventes faites au comptant, payées sur-le-champ en écus, il ne sera pas nécessaire de les détailler; on pourra les porter sur le journal comme recette, par un seul et même article en somme géné-

rale, au moyen de cette simple énonciation *jour par jour :*

Vente au comptant la somme de. . . . . .

Pour ne commettre aucune erreur, quant à cette recette, produit de vente au comptant, il seroit nécessaire qu'il existât chez tous les commerçans un tiroir, ou tout autre lieu de dépôt, de tout le produit journalier des ventes faites au comptant, lequel contiendroit en même temps une même somme de petite monnaie quelconque, suffisante pour rendre aux acquéreurs sur de plus fortes qu'il seroit indispensable de changer.

Au moyen de cette somme invariable, et toujours connue, il sera, on ne peut plus aisé, en comptant tous les soirs la totalité de ce qui se trouvera dans le tiroir, et en soustrayant de ce total la somme courante de monnaie pour changer, de connoître sur-le-champ la recette de vente faite au comptant.

Quant à la dépense effective de la maison, il ne s'agira, pour la porter mois par mois sur le journal, que de tenir des notes exactes de tout ce qui aura été dépensé en détail pendant chaque mois, et d'en calculer le total qu'on en reportera au journal à la clôture de chaque mois, sous cette simple énonciation : *Dépense de ma maison pendant le mois.*

Il n'en sera pas de même des crédits : ils doivent être détaillés avec les noms de chaque débiteur, leurs adresses et professions ; parce que le livre-journal est le livre essentiel, revêtu de toutes les formes, auquel la loi attache le plus de probabilité ; et encore parce que ce livre est souvent le seul titre du commerçant contre le plus grand nombre de ses débiteurs ; titre qui, par circonstance, peut et doit devenir celui de plusieurs autres, tels que ses héritiers ou ses créanciers, en cas de faillite.

Ce livre-journal, indépendamment qu'il doit être coté et paraphé, comme on l'a dit plus haut, et dans la forme qu'on a indiquée, doit être visé une fois chaque année, ou par un juge du tribunal de commerce, ou par le maire ou son adjoint.

Ce *visa*, qui ne consiste que dans cette simple formule écrite chaque année, immédiatement ensuite du

dernier article porté sur le livre du commerçant, lors de sa présentation annuelle pour l'obtenir :

Vu par nous, juge au tribunal de commerce, ou maire ou adjoint de la commune de. . . . . d. . . . . (signature), n'a été impérativement ordonné que pour empêcher la falsification des registres des commerçans, c'est-à-dire la fabrication de nouveaux registres, et la substitution de ces faux registres en cas de faillite, pour en imposer à son gré à ses créanciers.

Outre le livre-journal dont la régularité est d'obligation stricte pour tout commerçant, il doit en avoir un autre sur lequel il doit copier littéralement l'inventaire qu'il est tenu de faire sous seing-privé chaque année, de *tous* ses effets mobiliers et immobiliers, et de ses dettes actives (de ce qu'il a à recouvrer) et passives (de ce qu'il a à payer) (1).

Ce livre des inventaires doit être paraphé et visé aussi chaque année une fois, comme le livre-journal (2).

Le paraphé de ce livre doit se faire dans la même forme que celui du livre-journal; le procès-verbal qui constate ce paraphé est aussi le même, et doit exister sur le livre d'inventaire, au haut du premier feuillet; la formule en est la même, avec cette seule différence, qu'au lieu de dire *le présent livre-journal*, on dira, *le présent livre d'inventaire*, etc.

Voyez page 42.

Ni le paraphé des livres-journal et d'inventaire, ni

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 9. Il (*le commerçant*) est tenu de faire, tous les ans, sous seing privé, un inventaire de ses effets mobiliers et immobiliers, et de ses dettes actives et passives, et de le copier, année par année, sur un registre spécial à ce destiné.

(2) 10. Le livre-journal et le livre des inventaires seront paraphés et visés une fois par année soit par un des juges des tribunaux de commerce, soit par le maire ou un adjoint, dans la forme ordinaire et sans frais.

11. Les livres dont la tenue est ordonnée par les articles 8 et 9 ci-dessus, seront cotés, paraphés et visés, soit par un des juges des tribunaux de commerce, soit par le maire ou un adjoint, dans la forme ordinaire et sans frais. Les commerçans seront tenus de conserver ces livres pendant dix ans.

leur *visa* annuel ne doivent être négligés ; sans le coté et le paraphé, le livre-journal et le livre des inventaires ne peuvent être d'aucune utilité au commerçant, pour lui, ni contre qui que ce soit.

Il en est de même s'il n'a pas été exactement visé, parce qu'alors il ne donne aucune certitude de la fidélité et de la probité du commerçant pour aucune de ses opérations (1).

La loi exige encore au commerçant, et aussi absolument, qu'il mette en liasse les lettres missives qu'il reçoit, et qu'il copie sur un registre celles qu'il envoie. Ce livre de copies de lettres n'est soumis à aucune formalité.

Tous les livres ci-dessus prescrits (le livre-journal, celui des inventaires et celui de copies de lettres), et que la loi assujettit le commerçant à avoir, doivent être tenus, tous, sans exception, par *ordre de dates*, *sans blancs*, *lacunes*, ni *transports* en marge, ce qu'on nomme communément *renvois* (2).

Mettre en liasse des lettres missives, c'est en faire des paquets dans lesquels on les range par ordre d'années, de mois et de jours, en les étiquetant des noms et demeure de celui qui les a écrites, ainsi qu'il suit :

M...... fabricant, *ou* manufacturier, *ou* marchand à......

17 mars...... 17...... reçu 22 dudit.

Répondu le....... reg. f°.....

Pour mettre ces étiquettes, on ploie les lettres en deux sur la longueur du papier sur lequel elles ont été écrites,

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 13. Les livres que les individus faisant le commerce sont obligés de tenir, et pour lesquels ils n'auront pas observé les formalités ci-dessus prescrites, ne pourront être représentés ni faire foi en justice, au profit de ceux qui les auront tenus ; sans préjudice de ce qui sera réglé au livre *des Faillites et Banqueroutes*.

Art. 8. Il (*le commerçant*) est tenu de mettre en liasse les lettres missives qu'il reçoit, et de copier sur un registre celles qu'il envoie.

(2) 10. Le livre de copies de lettres ne sera pas soumis à cette formalité.

Tous seront tenus par ordre de dates, sans blancs, lacunes, ni transports en marge.

le blanc de ce qui en est resté étant en dehors ; et sur ce blanc on porte les notes ci-dessus détaillées.

Lorsque les lettres ne présentent aucun blanc, ou pas assez pour y mettre ces étiquettes, on en fait une note à part qu'on y applique, et qu'on y fixe à demeure.

Leur première distribution se fait mois par mois, en conservant dans chaque liasse de mois l'ordre des dates jour par jour, la seconde par année, par ordre de mois.

Au moyen de ce classement général, on retrouve très-aisément et à chaque instant les lettres auxquelles on peut avoir besoin de se reporter pour quelque cause, ou par quelque motif que ce soit.

Le législateur prescrit le double ordre de conservation des lettres reçues par tout commerçant, et par lui écrites, dont il vient d'être question, pour qu'il n'eût à imputer qu'à lui seul le défaut de preuve de ses opérations, de leur légitimité et loyal emploi, qui pourroit résulter de sa correspondance qu'il lui est souvent nécessaire de produire, et qui peut être indispensable en cas de faillite, surtout inopinée et seulement malheureuse.

Aux termes de la loi, tous les livres ci-dessus énoncés doivent être tenus par ordre de dates, c'est-à-dire que chaque opération de commerce, achats, ventes, recettes, paiemens, copies de lettres, doit y être inscrite sous la date même du jour auquel elle aura eu lieu.

Ces livres doivent exister sans blancs, c'est-à-dire toutes les lignes également espacées et toutes remplies de suite, de manière qu'il ne s'y trouve aucun vide, qu'on pourroit soupçonner avoir été ménagé avec intention d'y intercaler *telle* ou *telle* mention, ou verbal quelconque, selon que l'intérêt personnel exclusif l'exigeroit.

Ces registres doivent être sans lacunes, c'est-à-dire continués, un article suivant immédiatement celui qui le précède, ligne par ligne, et toutes les pages commençant et finissant à la même hauteur de marge d'en haut et d'en bas, de manière qu'entre l'article précédent et celui qui suit il ne se trouve pas plus de blanc qu'il n'en doit exister d'une ligne à l'autre ; blanc qu'on désigne lorsqu'il existe par le mot de lacune, vide laissé

exprès, vide d'attente et de précaution présumée toujours frauduleuse.

Ces livres doivent être écrits de suite sans transports (ou renvois en marge), parce que, si ce moyen de modifier, d'ajouter à une note, mention, inventaire, ou copie de lettre, étoit permis, il eût été inutile de défendre les lacunes et les blancs, puisqu'au moyen des renvois ou transports en marge, il seroit possible d'altérer des faits primitivement énoncés, de diminuer ou d'aggraver à son profit des charges et clauses de conventions commerciales, ainsi qu'il eût été possible de le faire au moyen des blancs et des lacunes, si elles n'avoient pas été interdites.

Le législateur n'a pas défendu les ratures, parce que tout homme étant sujet à se tromper, il est presque impossible qu'on ne soit pas obligé d'en faire sur des registres. Mais des ratures ne sont pas de la même conséquence que des blancs, des lacunes, ou des transports en marge. Une rature n'indique qu'une faute involontaire qu'il falloit réparer; ce qui suit indique qu'elle l'a été. Tout est le résultat d'une réflexion actuelle, unique, à l'abri de toute suspicion intentionnelle, douteuse pour l'avenir ou d'arrière pensée quant au présent. Mais aussi pour qu'une rature porte son excuse toute entière, il faut, on le croit du moins, et il n'est pas nécessaire d'en déduire autrement les motifs, il faut qu'elle ne soit pas telle qu'on ne puisse lire ce qui a été raturé.

La loi, en ordonnant que tout commerçant seroit rigoureusement tenu, dans son intérêt particulier, et surtout quant à celui de tous ceux avec lesquels il seroit ou auroit été en relation habituelle d'affaires de commerce, de tenir les trois livres dont il vient d'être question, savoir, un livre-journal, un des inventaires et un de copies de lettres, n'a pas prétendu réduire les commerçans à ne se rendre raison à eux-mêmes ou à tous autres, selon qu'ils pourroient s'y trouver forcés, qu'au moyen de ces trois seuls livres. La loi n'empêche pas les commerçans de suivre leurs habitudes anciennes à l'égard des autres livres usuels de commerce, tels que

le *livre* des achats et ventes; le *carnet* ou livre d'échéance des lettres de change et billets à recevoir ou à acquitter; le *grand-livre* ou *livre de raison*, le *livre de caisse*; mais elle ne regarde comme indispensables que ces trois livres. Les autres, qui ne sont pas indispensables (*voyez* l'article 8 du Code de Commerce, page 40), peuvent servir à corroborer les preuves résultantes de tenue de ces trois livres nécessaires; mais sans eux, ou l'un d'eux, sans le journal au moins, régulièrement tenu, les autres ne peuvent être admis en justice, pour faire entre commerçans preuve de faits de commerce. Au contraire, les trois livres dont la tenue est impérieusement commandée par le Code de Commerce, pourront faire seuls preuve de faits de commerce entre commerçans (1).

Si la loi dit seulement que les livres de commerce, régulièrement tenus, peuvent être admis par le juge, pour faire preuve entre commerçans de faits de commerce, c'est parce qu'elle n'a voulu en rien gêner la conscience des juges du commerce, qui ne sont principalement que des juges d'équité. C'est parce qu'il est possible qu'il se rencontre des circonstances où, abstraction faite de la représentation de tel ou tel livre dont la tenue est de rigueur, des erreurs qui auroient pu s'y glisser, ou des oublis involontaires qui y auroient eu lieu, l'un ou l'autre de ces livres y supplée et suffise pour être convaincu de la justice d'une demande.

La loi déclare que tous les autres livres ne sont pas indispensables, parce que, dans le fait, ils ne sont que des relevés du livre-journal, sauf peut-être quelques légers détails qui pourroient ne pas avoir été consignés dans le journal aussi exactement que dans tout autre.

Elle veut que les commerçans conservent, *pendant dix ans*, les livres qu'ils sont obligés de tenir (2), c'est-

(1) *Code de Comm.*

Art. 12. Les livres de commerce, régulièrement tenus, peuvent être admis par le juge pour faire preuve entre commerçans pour faits de commerce.

(2) Art. 11. Les commerçans sont tenus de conserver ces livres [ceux dont la tenue est ordonnée par les art. 8 et 9 (*voyez* pages 40 et 43)] pendant dix ans.

à-dire le livre-journal, celui des copies de lettres et celui des inventaires.

L'obligation obsolue, imposée à tout commerçant, de garder ces trois livres, a été limitée à dix ans, parce qu'il est presque impossible qu'aucune affaire de commerce n'ait pas été entièrement consommée entre commerçant dans cet espace de temps.

L'activité nécessaire, on peut même dire naturelle à toute espèce de commerce, l'intérêt particulier de chaque commerçant s'oppose à croire, ou seulement à penser le contraire.

La loi, en imposant l'obligation de garder ces livres pendant dix ans, n'empêche pas de faire autrement. Il a toujours existé nombre de commerçans, même retirés depuis long-temps du commerce, qui les ont gardés toute leur vie. C'est ce que feront aussi tous les commerçans honnêtes, tout le temps au moins qu'ils exerceront leur profession, et jusqu'à ce que la liquidation de leurs affaires de commerce soit entièrement terminée.

La conservation de tous leurs livres est un des plus sûrs moyens pour établir et conserver la réputation d'homme probe, et assurer d'autant leur crédit. Le commerçant qui, dans tout temps, en cas de contestation, peut dire à son adversaire, et contre les prétentions de ce dernier, *j'ai tous mes livres*, sera toujours considéré comme un des plus honnêtes commerçans qui puissent exister. C'est comme s'il lui disoit : Je pense que vous vous trompez. Mais il est possible que ma mémoire me trompe aussi ; ma conscience ne m'a jamais trompé ; ainsi, recourons aux notes qu'elle a dictées, que j'ai consignées dans mes livres lors des opérations que vous rappelez. Si elles me condamnent, soyez tranquille, il suffira encore de ma conscience pour juge entre nous.

Au surplus, cette disposition de la loi, qui n'oblige les commerçans qu'à garder leurs livre-journal, de copies de lettres et des inventaires pendant dix ans, a besoin d'être expliquée, parce que, matériellement prise, elle peut être l'occasion de quelques erreurs.

La raison, la justice qui n'est que la raison écrite,

veulent qu'en général on considère et l'on règle sa conduite plutôt sur l'intention réelle du législateur, sur l'intention générale d'utilité publique qu'on doit supposer qu'il a eue en portant une loi, que sur le matériel de sa rédaction.

Examinons donc quel a été le double but du législateur, en portant la disposition partielle de loi qui nous occupe; nous examinerons ensuite si, pour atteindre le principal de ces deux buts, il ne faut pas plutôt s'en rapporter à l'esprit qui l'a dicté, qu'à sa rédaction littérale.

D'un côté, le législateur, sans vouloir gêner les commerçans, mais sans les empêcher non plus de faire, quant au sentiment d'honneur et de délicatesse dont il s'est plu à les croire tous particulièrement doués, a cependant reconnu qu'il étoit nécessaire de leur prescrire, entre autres devoirs essentiels, celui de garder leurs livres, et il n'a entendu les assujettir qu'à la conservation de ceux qu'il a jugé être indispensables dans leur intérêt privé et dans celui des autres commerçans avec lesquels chacun d'eux auroit traité.

Le principe de la nécessité de la conservation de ces livres une fois reconnue, il a fallu déterminer en général l'espace de temps pendant lequel l'obligation légale de conserver ces livres subsisteroit.

Elle ne pouvoit être portée plus loin que la plus longue prescription adoptée par le Code Civil (par le Code Napoléon), principe de toutes les autres lois dont il est moralement et raisonnablement impossible qu'elle s'écarte, à laquelle toutes les autres d'exceptions doivent donc nécessairement se rattacher, et qui est de trente ans (1).

Mais les titres ou les preuves d'un acte de commerce quelconque, étoient-ils de nature, quant à leur effet et

---

(1) Prescrire, d'où vient *prescription*, c'est acquérir envers et contre tous la propriété d'une chose par la seule possession paisible qu'on en a eue pendant un temps déterminé par la loi, et sans autre titre que cette seule possession, bien prouvée.

Ou bien c'est acquérir le droit de ne pas payer ce qu'on a négligé d'exiger justement de nous, pendant un temps aussi déterminé par la loi.

leur suite, relativement à l'intérêt public ou privé, à n'être assujettis qu'à une prescription aussi longue ? Non assurément.

Si le Code Napoléon (le Code Civil) avoit établi la prescription trenténaire par rapport à certains droits ou actions civils, ce n'avoit été qu'en considération du tumulte inévitable dans lequel se passe la vie ordinaire de tous les hommes en général, de la dissipation à laquelle se livre la première jeunesse, sans s'embarrasser autrement de ses intérêts, et afin de conserver à tous les moyens d'y mieux pourvoir dans un âge plus mûr.

Ces considérations ne devoient être d'aucun poids, quant aux commerçans ; cette classe particulière doit, par honneur autant que par intérêt, ne s'occuper que de ses affaires personnelles, renoncer à toutes dissipations, autrement elle risqueroit toute sa fortune et celle d'autrui, dont elle n'est souvent que le dépositaire nécessaire.

D'ailleurs quelle inquiétude ne seroit pas résultée pour les commerçans de l'effet toujours inattendu d'une prescription aussi longue ? quel embarras ne seroit pas résulté pour certains commerçans de la surcharge de dépense que lui auroit occasionnée la conservation, pendant trente ans, de tous les livres qu'il auroit été obligé de tenir ?

Dès que la prescription trenténaire pouvoit n'être qu'inquiétante et qu'onéreuse au commerce, on ne pouvoit la lui appliquer. L'obliger à conserver les preuves de ses créances de commerçans à commerçans, pendant un aussi long temps, étoit inutile.

Cette prescription trenténaire écartée du commerce, il falloit en général la soumettre à l'une ou à l'autre des deux autres espèces de prescriptions déterminées par le Code Civil, ou en créer une qui lui fût relative et exprès pour lui.

C'est ce dernier parti que le législateur a préféré.

Il a positivement statué que les lettres de change et billets à ordre seroient prescrits par le laps de cinq années, à compter du jour du protêt (faute de paiement), ou de la dernière poursuite juridique, s'il n'y

avoit de condamnation (si le débiteur n'avoit pas été condamné en justice à les payer), ou si la dette n'avoit pas été reconnue par (autre) acte séparé.

Voyez de la prescription.

Il a seulement établi qu'après dix ans, le commerçant contre lequel un autre commerçant feroit quelque réclamation relative à un fait de commerce, autre que celui de lettres de change ou billets à ordre, pourroit être dispensé de représenter ses propres livres, quand même son adversaire s'en rapporteroit à eux pour la décision de leur contestation ; et qu'alors si le demandeur, usant de la même faculté, ne représentoit pas les siens, il y auroit lieu à la prescription de dix ans, sauf le serment du défendeur, s'il étoit requis par le demandeur aux termes du Code Napoléon (du Code Civil) (1).

Dans tout autre cas, si l'un ou l'autre des contestans représente ses livres, le juge pourra les admettre pour faire preuve des faits allégués entre ces deux commerçans, s'ils ont été tenus selon les formalités prescrites aux termes des art. 12 et 13 du Code de Comm. ci-devant rapportés. *Voyez* pages 46 et 48.

Voyons maintenant à appliquer à chacun des livres des commerçans, dont la tenue régulière et la conservation pendant dix ans ont été jugé indispensables pour chacun d'eux, la disposition particulière à ces mêmes livres portée en l'article 11 du Code de Comm. *Voyez* page 45.

Lorsque le législateur a obligé les commerçans à conserver leurs livres-journal, de copies de lettres et des inventaires pendant dix ans, ce n'a sûrement pas été quant aux livres eux-mêmes, mais quant aux mentions des diverses affaires, lettres y relatives, renseignemens qu'ils pourroient fournir, ou comparaisons de situation qu'ils pourroient faciliter.

Donc il faut en conclure que tout livre sur lequel a été mentionnée une opération de commerce, ou sur

---

(1) *Code Napol.*

Art. 2275. Néanmoins ceux auxquels ces prescriptions seront opposées peuvent déférer le serment à ceux qui les opposent, sur la question de savoir si la chose a été réellement payée.

lequel se trouve copiée une lettre relative à cette même opération, doit être conservé pendant dix ans, à partir du jour où cette opération a été consignée sur ce livre.

A l'égard des inventaires annuels, il faut en conclure aussi que tout commerçant est obligé de représenter ses inventaires des dix dernières années, à compter de celle où il seroit forcé de justifier qu'il les a régulièrement faits chaque année aux termes de la loi ;

Et non pas croire que les dix ans de conservation des registres dont il s'agit, doivent se compter de la date du jour où on a commencé à en faire usage.

Dans quels cas la communication des livres de commerce peut-elle être ordonnée par les juges ?

Aucun juge ne peut ordonner la communication des livres d'un commerçant à des tiers que dans le cas de succession, de communauté, de partage de société et de faillite (1).

En cas de décès d'un commerçant, tous ses héritiers ont un droit égal de connoître les forces de sa succession, c'est-à-dire, de connoître ce qu'il possède et ce qu'il doit : donc chacun a le droit d'examiner ses livres ; donc on ne peut leur en refuser la communication.

Il en doit être de même lors du décès du commerçant ou de son épouse, lorsqu'il y a communauté de biens entre eux. Si c'est le mari qui est décédé, ses héritiers, sa veuve et leurs conseils doivent avoir communication de ses registres ; si c'est la femme, on ne peut refuser la communication des registres à ses héritiers, puisque ces registres seuls peuvent établir le gain de communauté, qui doit être partagé, soit entre la femme et ses enfans ou les héritiers de son mari, soit entre le mari et ses enfans, ou les héritiers de sa femme, s'ils n'ont pas d'enfans.

En cas de partage de société de commerce entre deux

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 14. La communication des livres et inventaires ne peut être ordonnée en justice que dans les affaires de succession, communauté, partage de société, et en cas de faillite.

commerçans ou plus, chaque associé ayant à profiter de sa part dans les bénéfices, ou supporter sa portion des pertes, et la certitude des uns ou des autres ne pouvant s'établir que par les registres, il est impossible d'en refuser la communication à chaque associé, chacun d'eux ayant un intérêt égal à connoître laquelle est sa part dans les bénéfices, ou quelle est la somme pour laquelle il est tenu de contribuer aux pertes.

Lors d'une faillite, le failli n'ayant été que le dépositaire des fonds de ses créanciers, et ses livres pouvant seuls en justifier ou en faire blâmer l'emploi et la perte, il est impossible de ne leur en pas donner la communication. Il y a plus : la justice intervenant toujours en toute faillite pour ou contre le failli, quant à ses torts ou ses malheurs réels, et la réalité des uns ou des autres ne pouvant se prouver que par ses livres, leur communication est de droit.

Il n'en est pas de même en cas de contestation entre commerçans : la communication de leurs livres n'a pas lieu sur la réquisition de l'un ou de l'autre; mais le juge peut en ordonner la représentation, s'il la croit nécessaire, soit pour s'éclairer lui-même, soit dans le cas où l'un des deux contestans auroit offert ou requis cette représentation à l'appui de ses prétentions, ou auroit déclaré s'en rapporter, pour le jugement, aux livres de l'autre (1).

Cette communication n'a pas lieu de marchand à marchand pour ne pas divulguer les spéculations particulières, dont le bénéfice appartient à celui seul qui les a imaginées, calculées et risquées; et qu'en communi-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 15. Dans le cours d'une contestation, la représentation des livres peut être ordonnée par le juge, même d'office, à l'effet d'en extraire ce qui concerne le différend.

16. En cas que les livres dont la représentation est offerte, requise ou ordonnée, soient dans des lieux éloignés du tribunal saisi de l'affaire, les juges peuvent adresser une commission rogatoire au tribunal de commerce du lieu, ou déléguer un juge de paix pour en prendre connoissance, dresser un procès-verbal du contenu, et l'envoyer au tribunal saisi de l'affaire.

quant ses registres à son adversaire, il pourroit en profiter, ou les entraver par intérêt personnel.

La représentation ne se fait qu'au juge lui-même, et seulement pour extraire, du livre ou des livres représentés, ce qui concerne le différend à juger.

Dans le cas du trop grand éloignement du lieu où sont les livres dont la représentation est ordonnée, requise ou offerte, du tribunal saisi de l'affaire, les juges peuvent adresser *une commission rogatoire* au tribunal de commerce ou au juge de paix du lieu où se trouvent ces livres pour en prendre connoissance, dresser un procès-verbal de leur contenu, relativement à l'objet de la contestation, et l'envoyer au tribunal qui doit la juger.

On appelle *commission rogatoire* tout jugement ou ordonnance d'un tribunal ou d'un juge par lesquels il en charge un autre de faire pour lui, dans les lieux éloignés, ce qu'il seroit obligé de faire lui-même où il est, s'il le pouvoit.

Cet expédient a été adopté par le législateur par économie en faveur des commerçans contestant entre eux, pour leur épargner les frais, toujours onéreux, des transports de juges, et, d'un autre côté, pour ne pas retarder l'expédition des affaires par les déplacemens et les absences des juges.

Les juges auxquels sont adressées de telles commissions rogatoires, n'ont rien autre chose à faire que de faire sommer le commerçant, qui doit représenter ses livres, de leur en faire la représentation, et de constater son refus ou cette représentation, si elle est faite, et de copier mot pour mot l'article du registre représenté que concerne le différend à juger, d'après l'indication qui lui en aura été donnée par celui qui aura fait cette représentation, après avoir toutefois constaté, par son procès-verbal, la régularité de ce même registre, quant au coté et paraphé, et quant au visa annuel dont il est question aux art. 10 et 11 du Code de Commerce. *Voyez* page 45.

Au cas où l'un des deux contestans offriroit de s'en rapporter aux livres de l'autre, si celui-ci refuse de les

représenter, le juge pourra déférer le serment à l'autre (1).

Déférer le serment à l'une des parties, c'est ordonner qu'elle affirmera par serment la vérité des faits qu'elle a exposés à l'appui de ses prétentions; et ce serment fait, juger en conséquence la contestation en faveur de celui qui l'a fait.

Dans la circonstance prévue par l'art. 17 du Code de Commerce, rien de plus juste que cette disposition; car, lorsque le commerçant, aux livres duquel un autre consent de s'en rapporter pour le jugement de leur contestation, refuse de représenter ses livres, il convient tacitement qu'il n'a aucun titre pour actionner son adversaire, ou bien il ne refuse la représentation de ses livres, que parce qu'ils pourroient prouver en faveur de ce dernier.

Cependant il faut bien remarquer que la loi ne dit pas que le juge doit, mais qu'elle dit seulement qu'il *peut*, en ce cas, déférer le serment. Cette disposition n'a été ainsi rédigée que pour ne pas forcer le juge à toujours déférer ce serment, parce qu'il est possible à tout commerçant de faire quelque oubli, et qu'il seroit injuste de s'en rapporter à son adversaire pour priver de son dû le commerçant qui auroit fait cet oubli, si d'ailleurs quelques circonstances particulières établissoient la justice de ses demandes, ou faisoient naître de très-fortes présomptions en sa faveur.

DES SOCIÉTÉS DE COMMERCE.

Qu'est-ce que Société *en général?*

On désigne en général par *société* la réunion de deux ou plusieurs personnes qui sont convenues d'agir de concert dans l'espoir de se procurer, par leur travail, leur industrie ou l'emploi de leurs fonds particuliers, en

---

(1) *Code de Comm.*
Art. 17. Si la partie aux livres de laquelle on offre d'ajouter foi, refuse de les représenter, le juge peut déférer le serment à l'autre partie.

ne formant alors pour eux tous qu'un seul capital, des profits légitimes et communs, à la charge de supporter de même toute perte qui leur surviendroit, quelles que soient leurs entreprises de commerce ou autres.

La communauté de biens d'entre deux époux (d'entre mari et femme) est une de ces sociétés.

Elles s'établissent toutes en vertu de conventions réciproques, permises ou autorisées par les lois (1).

Combien d'espèces de Sociétés sont autorisées entre commerçans par la loi ?

La loi reconnoît (permet et autorise) quatre espèces de sociétés entre commerçans :

1° La société en nom collectif,
2° La société en commandite,
3° La société anonyme (2),
4° La société en participation (*voyez* page 60).

Chacune de ces sociétés a sa constitution légale, son signe caractéristique.

De la Société en nom collectif.

La société *en nom collectif* est celle qui se contracte sous l'obligation de ne faire le commerce que sous un nom social (3).

On appelle *nom social* celui sous lequel *telles* ou *telles* sociétés sont publiquement connues.

Ainsi, *Pierre*, *Paul*, *Alexandre* et *Auguste* ont con-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 18. Le contrat de société se règle par le droit civil, par les lois particulières au commerce, et par les conventions des parties.

(2) Art. 19. La loi reconnoît trois espèces de sociétés commerciales :

La société en nom collectif,
La société en commandite,
La société anonyme.

(3) Art. 20. La *société en nom collectif* est celle que contractent deux personnes ou un plus grand nombre, et qui a pour objet de faire le commerce sous une raison sociale.

21. Les noms des associés peuvent seuls faire partie de la raison sociale.

tracté ensemble une société de commerce sous le nom de *Pierre* et compagnie, *ou* de *Pierre* et *Auguste*; *Pierre* et compagnie, ou *Pierre* et *Auguste*, sont ce qu'on appelle son nom social.

Ce nom social ne peut être que celui de l'un ou de plusieurs des associés, et non celui d'aucun étranger à leur société.

De la Société en commandite.

La société *en commandite* est celle qui se contracte, d'une part entre associés, tels que ceux qui forment la société en nom collectif, et, d'une autre part, entre un ou plusieurs bailleurs de fonds, fournissant le capital nécessaire à l'établissement, la mise en activité et le soutien de cette société, sans aucune autre obligation de travail, d'emploi d'aucune industrie, ou de toutes autres coopérations propres à faire profiter ces fonds, que l'on nomme *commanditaires* ou *associés en commandite*, dont aucun des noms ne peut être employé comme *social*, comme nom distinctif et caractéristique de cette société, ce nom *social* devant nécessairement être celui d'un ou de plusieurs des autres associés; *voyez* p. 58 (1).

De la Société anonyme.

La société *anonyme* ne se distingue de toute autre, que par l'objet de son entreprise; elle ne se désigne par aucun nom social.

Les compagnies d'assurance, quels que soient leurs

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 23. La *société en commandite* se contracte entre un ou plusieurs associés responsables et solidaires, et un ou plusieurs associés simples bailleurs de fonds, que l'on nomme *commanditaires* ou *associés en commandite*.

Elle est régie sous un nom social, qui doit être nécessairement celui d'un ou plusieurs des associés responsables et solidaires.

24. Lorsqu'il y a plusieurs associés solidaires et en nom, soit que tous gèrent ensemble, soit qu'un ou plusieurs gèrent pour tous, la société est, à la fois, société en nom collectif à leur égard, et société en commandite à l'égard des simples bailleurs de fonds.

25. Le nom d'un associé commanditaire ne peut faire partie de la raison sociale.

objets, celles de grandes entreprises, telles que celles des eaux de Paris, ou pour constructions de canaux ou ponts à charge de péages, les banques nationales, se forment par sociétés anonymes.

Elles ne sont connues que par l'objet de leur entreprise (1).

De la Société en participation.

La société *en participation* est celle qui n'est relative qu'à une ou plusieurs *opérations* (particulières) *de commerce*, et qui ne subsiste que jusqu'à la consommation de ces opérations (2).

Par exemple, deux ou plusieurs joailliers achètent en commun un diamant de prix pour le revendre; deux ou plusieurs personnes se rendent adjudicataires d'une coupe de bois : les uns et les autres ne contractent qu'une société en participation.

Comment se régissent les Sociétés ?

Chaque société se régit selon un mode légal et conventionnel, qui lui est propre et exclusif pour toute autre, quant aux associés eux-mêmes, et quant à ceux envers lesquels la société s'oblige, ou qui s'obligent envers elle.

Tous les associés en nom collectif sont *solidaires*, c'est-à-dire chacun garant de la totalité des engagemens de la société, quand même un des associés auroit seul

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 29. La *société anonyme* n'existe point sous un nom social: elle n'est désignée par le nom d'aucun des associés.

30. Elle est qualifiée par la désignation de l'objet de son entreprise.

(2) Art. 47. Indépendamment des trois espèces de sociétés ci-dessus, la loi reconnoît les *associations commerciales en participation*.

48. Ces associations sont relatives à une ou plusieurs *opérations de commerce*; elles ont lieu, pour les objets, dans les formes, avec les proportions d'intérêt et aux conditions convenues entre les participans.

49. Les associations en participation peuvent être constatées par la représentation des livres, de la correspondance, ou par la preuve testimoniale, si le tribunal juge qu'elle peut être admise.

50. Les associations commerciales en participation ne sont pas sujettes aux formalités prescrites pour les autres sociétés.

signé l'engagement, pourvu que ce soit sous la raison sociale (1). (Pourvu que son nom soit un de ceux sous lesquels la société est légalement connue.)

Cette *solidarité* rend chacun des associés responsable de la totalité de ces engagemens, sauf son recours contre chacun de ses coassociés pour sa part et portion dont il en est tenu.

Cette charge de tout associé en nom collectif résulte de la loi elle-même.

Son droit de recours résulte de l'acte particulier qui constitue la société.

Il n'en est pas tout à fait de même de la société *en commandite*. Les non-commanditaires sont tous responsables et *solidaires*, c'est-à-dire chacun garans de la totalité des obligations contractées pour la société, comme associés entre eux tous en nom collectif. Les simples bailleurs de fonds, les associés en *commandite*, au contraire, ne sont passibles des pertes que jusqu'à concurrence des fonds qu'ils ont mis ou dû mettre dans la société.

Par exemple, il a été formé une société entre plusieurs personnes qui se sont adjoint un ou plusieurs commanditaires, simples bailleurs de fonds. La société au lieu d'avoir bénéficié a fait de telles pertes, que le capital qui lui a été apporté ne suffit pas même pour en couvrir la moitié ; dans ce cas, les fonds des associés commanditaires seront totalement perdus pour eux, mais ils ne seront pas *solidaires*, ils ne seront pas *responsables* de l'excédant des pertes faites par la société au-delà de leur capital (2).

La *solidarité*, la garantie générale et individuelle de cet excédant ne pésera que sur tous et chacun des autres sociétaires considérés par la loi elle-même, comme associés en nom collectif.

Cette *solidarité* rendra chacun de ces associés person-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 22. Les associés en nom collectif, indiqués dans l'acte de société, sont solidaires pour tous les engagemens de la société, encore qu'un seul des associés ait signé, pourvu que se soit sous la raison sociale.

(2) Art. 26. L'associé commanditaire n'est passible des pertes que jusqu'à concurrence des fonds qu'il a mis ou dû mettre dans la société.

nellement garant de la totalité de cet excédant, sauf son recours contre ses coassociés pour la part et portion qu'il en doit supporter, comme associé en nom collectif.

Pour jouir de son privilége, il ne faut pas que le commanditaire ait fait un seul acte de gestion, ni été employé comme fondé de procuration, ou autrement pour les affaires de la société (1).

C'est-à-dire, qu'il ne faut pas qu'il ait figuré comme sociétaire, et s'étant chargé lui-même, ou ayant été chargé par les autres sociétaires, en nom collectif de leurs intérêts, comme leur gérent bénévole.

Cependant il faut distinguer entre tous les actes de gestion certains actes de ce genre qui, quoique faits par des commanditaires, ne doivent pas être confondus avec ceux qui doivent nécessairement le rendre *solidaire* de tous les engagemens de la société, ainsi que tout autre associé en nom collectif.

Par exemple, un commanditaire se sera soumis à fournir aux autres associés auxquels il a été adjoint une somme de 100,000 fr.; n'ayant eu d'autres intentions que de confier ses fonds à profit ou perte, et sans connoissance de ce qui est utile ou nécessaire pour l'établissement de cette société, ou pour alimenter son industrie, il se charge de payer tous les entrepreneurs des bâtimens qu'il est indispensable de construire, ou d'acheter des matières premières dont la société a besoin, accompagné ou non d'un des autres sociétaires, avec ou sans procuration des sociétaires en nom collectif. Il prend des engagemens personnels avec ces entrepreneurs; il achète en son nom, à terme ou autrement, ces matières premières, avec ordre de les livrer à la société; il surveille l'exécution des plans et des devis

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 27. L'associé commanditaire ne peut faire aucun acte de gestion, ni être employé pour les affaires de la société, même en vertu de procuration.

28. En cas de contravention à la prohibition mentionnée dans l'article précédent, l'associé commanditaire est obligé solidairement, avec les associés en nom collectif, pour toutes les dettes et engagemens de la société.

de ces constructions, ou bien les livraisons des matières premières acquises pour la société.

Aucun de ces actes ne le constitue gérent de la société; ce n'est que le bailleur de fonds qui agit : au lieu d'argent il donne des bâtimens, des matières premières; il ne fournit que les fonds promis. Les entrepreneurs, les vendeurs ne sont pas ceux de la société, ce sont ceux du commanditaire. Les sociétaires en nom collectif ne sont en rien engagés vis-à-vis des uns ni des autres, le commanditaire ne s'est en rien ainsi mêlé des affaires de la société; il ne s'est mêlé que des siennes. Il devoit fournir des fonds, c'est ce qu'il a fait.

Les procurations en vertu desquelles il a agi n'étoient qu'un consentement de faire ses fonds de telle ou telle manière; en s'en chargeant, il n'a fait qu'accepter ce consentement en ce qui pouvoit le concerner particulièrement comme obligé à faire des fonds; cependant on doit observer qu'en se conformant à ce mandat, il ne devra jamais, s'il ne paye pas tout comptant, stipuler en son nom, et en même temps en celui de la société, autrement il se constitueroit son gérent, et s'exposeroit en la solidarité générale résultant de cette qualité.

Il en sera de même, si ses fonds promis étant faits il est chargé ou se charge volontairement de semblables commissions; mais en prenant toujours des engagemens personnels vis-à-vis des entrepreneurs ou vendeurs, dont les travaux ou marchandises seroient destinés à la société.

Au moyen de cette précaution, il ne sera, comme tout autre, que prêteur vis-à-vis des associés en nom collectif, les ayant, quant à ce, pour obligés solidaires.

C'est ce qui résulte évidemment du Code de Commerce, en ce qui concerne la société en commandite, et étant commanditaire (1).

Le capital des sociétés en commandite peut être

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 23, 24, 25, 26, 27 et 28. *Voyez*-les, pages 59 et 60.

divisé en actions, mais sans aucune dérogation aux règles établies pour ce genre de société (1).

Les actions dont il s'agit ici ne sont pas de l'espèce de celles qui ont lieu pour les sociétés anonymes. (*Voyez* ci-après ce que c'est qu'action en société anonyme.)

La division du capital de toutes sociétés en commandite par actions, ne peut résulter que des conventions passées entre les sociétaires en nom collectif d'une part, et les commanditaires de l'autre, relatives à cet objet.

Ces actions ne peuvent être chacune divisées que selon la mise de chaque commanditaire dans le capital de commandite; elles peuvent être inégales; elles ne peuvent pas être établies dans la forme de titre au porteur, qui ne peut convenir qu'aux actions de sociétés anonymes.

Cette impossibilité résulte de ce que tout commanditaire doit être connu. Il doit être connu parce que la loi, ainsi qu'on l'a vu un peu plus haut, veut que, dans certains cas qu'elle a déterminés, tout commanditaire soit solidaire (responsable), avec tous les autres associés en nom collectif, de tous les engagemens de la société, en outre de la perte de ses fonds.

La cession ou transport de ces actions en commandite, du propriétaire à tout autre, ne peut pas toujours avoir lieu par la seule volonté, du fait seul de ce propriétaire actuel.

Par exemple, un des commanditaires n'aura pas fourni tous ses fonds; il ne se sera obligé d'en fournir le reste qu'à termes convenus entre lui et les autres sociétaires en commandite et les sociétaires en nom collectif, tous intéressés dans la même société.

Dans ce cas, il ne pourra transporter son action à qui que ce soit, que du consentement des autres commanditaires et associés en nom collectif, et sans de-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 38. Le capital des sociétés en commandite pourra être aussi divisé en actions, sans aucune autre dérogation aux règles établies pour ce genre de sociétés.

meurer caution de son cessionnaire à l'égard du surplus de ses fonds à fournir.

Il en sera de même s'il a été convenu par l'acte général constitutif de la société en commandite, que les associés commanditaires seroient tenus de fournir un supplément de capital dans certains cas prévus par ce même acte.

Si tous les fonds nécessaires ont été faits, s'il ne doit y avoir aucun appel pour fonds de supplément, tout commanditaire pourra seul transporter son action ou son droit à qui il lui plaira.

Que le capital de la société commandite soit ou non divisé par actions, le transport du droit résultant de l'acte général de société au profit de chaque commanditaire à une autre personne, ne pourra avoir lieu qu'au moyen d'acte authentique ou sous seing privé enregistré, ou passé devant notaires, qui n'en saisira le cessionnaire, celui au profit duquel le transport auroit été fait, que par la signification expresse qu'il devra en faire faire aux associés en la personne des gérens principaux, et au lieu du principal établissement, comme domicile général des associés.

La société *anonyme* n'ayant aucun nom social, et ne se désignant que par l'objet de son entreprise, s'administre par des mandataires (par des fondés de pouvoirs exprès) à temps, révocables, associés ou non, salariés ou gratuits, non responsables.

Chacun des associés n'est censé que commanditaire, et n'est passible que de la perte de ses fonds (n'y risque que la perte de ses fonds et de leur intérêt).

Le capital de cette espèce de société (la masse de fonds nécessaires pour en établir la solidité, constituer sa garantie, assurer la confiance particulière dont elle a besoin, pour la mettre en activité et soutenir cette activité), se fera de tous les fonds partiels versés dans sa caisse par tous ceux qui s'y sont intéressés (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 34. Le capital de la société anonyme se divise en actions, et même en coupons d'action, d'une valeur égale.

35. L'action peut être établie sous la forme d'un titre au porteur.

Les reçus de ces divers versemens s'appellent actions. Ils ne peuvent être tous que d'une valeur égale.

Ainsi, le capital d'une société devant être de 1,000,000 fr., peut être divisé en autant de parties (en autant d'actions) égales entre elles, qu'il paroîtra nécessaire, ou plus utile de les fixer en cent, deux cents actions de 10,000 ou 5000 fr. chacune.

Ces actions peuvent être fournies en coupons, mais aussi d'une valeur égale entre eux, relativement à l'action entière qu'ils représentent par moitié, par quart, tiers, sixième, septième, etc. ; mais sans fractions intermédiaires, pour ne pas rendre les dividendes (les parties d'intérêts relatifs aux bénéfices) trop difficiles à établir ; difficulté qui, en général, complique trop toute comptabilité.

Toute action d'intérêt, dans une société anonyme, peut être établie sous la forme d'un titre au porteur, ou par l'inscription (par la mention) du versement de la somme déterminée pour chaque action, faite sur les registres de la société.

La loi ne reconnoît que ces deux moyens d'établir que *tel* ou *tel* est intéressé dans une société anonyme.

Si l'action est établie sous la forme d'un titre au porteur, sa possession vaut titre, dans quelque main qu'elle se trouve.

La cession des actions dont le titre est une inscription sur les registres de la société, s'opère par une déclaration de transfert (de transport), consignée sur le même registre, signée du cédant ou de son fondé de procuration, laquelle sera déposée et annexée à cet acte.

La société anonyme est administrée par des mandataires à temps, révocables (par des fondés de procuration), qui ne contractent que pour et au nom de la société, sans aucune responsabilité personnelle.

Chaque associé, qui n'est que commanditaire innom-

Dans ce cas, la cession s'opère par la tradition du titre.

36. La propriété des actions peut être établie par une inscription sur les registres de la société.

Dans ce cas, la cession s'opère par une déclaration de transfert inscrite sur les registres, et signée de celui qui fait le transport, ou d'un fondé de pouvoir.

mé, ne risque que la perte de ses fonds et de leurs intérêts (1).

Comment se constitue chaque espèce de Société?

Les sociétés de commerce en nom collectif ou en commandite, se constituent par des actes *publics* (par des actes passés devant notaires); l'article 44 ci-après justifie la présente observation et celles qui suivent.

Le législateur a employé ici le mot *publics*, au lieu de *passés devant notaires*, pour indiquer que tous actes de société peuvent être communiqués à tous ceux qui le requièrent par un motif d'utilité pour le commerce, exception nécessaire à ce qui est de règle légale pour tous actes passés devant des officiers publics qui ne doivent les communiquer qu'à ceux qui y ont été parties (qu'à ceux entre lesquels ils ont été passés), et à leurs ayans-cause, tels que leurs héritiers, au nombre desquels se comptent les époux ou leurs héritiers, en cas de décès d'un sociétaire; ou à leurs ayans-droit, tels que leurs cessionnaires.

La publicité de tout acte de société (sa communication à tout requérant) est de droit légal, parce que toute personne peut avoir momentanément intérêt de vérifier cet acte, quant à certaines opérations particulières de commerce, de banque ou autres qu'elle projeteroit, et qui ne doivent pas être ignorées (2).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 32. Les administrateurs ne sont responsables que de l'exécution du mandat qu'ils ont reçu.

Ils ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ni solidaire relativement aux engagemens de la société.

33. Les associés ne sont passibles que de la perte du montant de leur intérêt dans la société.

34. *Voyez*-le page 65.

(2) Art. 39. Les sociétés en nom collectif ou en commandite doivent être constatées par des actes publics ou sous signatures privées, en se conformant, dans ce dernier cas, à l'article 1325 du Code Napoléon.

Code Napol.

Art. 1325. Les actes sous seing privé qui contiennent des conventions synallagmatiques ne sont valables qu'autant qu'ils ont été

Les sociétés anonymes ne peuvent être formées que par des actes publics, que, par des actes passés devant notaires, et dont la publicité doit être telle qu'on vient à l'instant de l'indiquer pour les actes de toute société en nom collectif ou en commandite de même espèce, c'est-à-dire constatées par actes publics (1).

La raison de cette publicité est que, sans elle, il seroit impossible de vérifier l'existence légale de cette espèce de société, sans noms d'associés, et ne se désignant que par l'objet de son entreprise.

Formalités accessoires et préalables, sans lesquelles tout acte de société quelconque ne peut avoir exécution.

Pour que les actes de société aient leur exécution, à l'égard des sociétaires (entre tous les associés), la loi prescrit encore quelques formalités indispensables, à *peine de nullité.*

A l'égard des sociétés en nom collectif ou en commandite, l'acte public ou sous seing privé qui la constitue, doit être déposé, dans la quinzaine de sa date, au greffe du tribunal de commerce de l'arrondissement dans lequel est établie la maison du commerce social.

Ce délai est fatal (la *peine de nullité*, prononcée par la loi, s'y applique comme à toutes les autres formalités subséquentes qui vont être indiquées).

Cet extrait doit être transcrit sur le registre de ce

---

faits en autant d'originaux qu'il y a de parties ayant un intérêt distinct.

Il suffit d'un original pour toutes les personnes ayant le même intérêt.

Chaque original doit contenir la mention du nombre des originaux qui en ont été faits.

Néanmoins le défaut de mention que les originaux ont été faits doubles, triples, etc., ne peut être opposé par celui qui a exécuté de sa part la convention portée dans l'acte.

(1) *Code de Comm.*

Art. 37. La société anonyme ne peut exister qu'avec l'autorisation du gouvernement, et avec son approbation pour l'acte qui la constitue; cette approbation doit être donnée dans la forme prescrite pour les réglemens d'administration publique.

40. Les sociétés anonymes ne peuvent être formées que par des actes publics.

greffe, et affiché pendant trois mois dans la salle des audiences.

Ce dépôt d'extrait de tout acte de société, sa transcription et son affiche doivent aussi être effectués, *à peine de nullité*, au tribunal de commerce de chaque arrondissement où il existe des maisons de commerce dépendantes d'une même société.

L'extrait doit contenir les noms, tous les noms, qualités et demeures des associés en nom collectif, et non ceux des commanditaires; la raison de commerce de la société (l'indication du nom social sous lequel elle doit exister); la désignation de ceux des associés destinés à gérer, administrer et signer pour la société; le montant des valeurs fournies, ou à fournir par chaque associé en nom collectif, ou par les commanditaires, par actions ou autrement; enfin, l'époque à laquelle la société doit commencer, et celle où elle doit fournir.

Cet extrait doit être signé *par les notaires*, si l'acte constitutif est un acte public; s'il n'a été fait que sous seing privé, il doit être signé par tous les associés, si la société est en nom collectif; il ne doit être signé que par les associés solidaires ou gérans, si la société est en commandite, soit qu'elle se divise ou ne se divise pas en actions (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 42. L'extrait des actes de société en nom collectif et en commandite, doit être remis, dans la quinzaine de leur date, au greffe du tribunal de commerce de l'arrondissement dans lequel est établie la maison du commerce social, pour être transcrit sur le registre, et affiché pendant trois mois dans la salle des audiences.

Si la société a plusieurs maisons de commerce situées dans divers arrondissemens, la remise, la transcription et l'affiche de cet extrait, seront faites au tribunal de commerce de chaque arrondissement.

Ces formalités seront observées, à peine de nullité, à l'égard des intéressés; mais le défaut d'aucune d'elles ne pourra être opposé à des tiers par les associés.

43. L'extrait doit contenir,

Les noms, prénoms, qualités et demeures des associés, autres que les actionnaires ou commanditaires,

La raison de commerce de la société,

La désignation de ceux des associés autorisés à gérer, administrer et signer pour la société,

Le défaut d'observation de ces formalités, ou de l'une d'elles, entraînant la nullité de tout acte de société à l'égard des associés, ne pourra être opposé par les associés à des *tiers* (à tous autres que les sociétaires).

Ainsi, toutes obligations contractées au nom d'une société dont l'acte public, ou privé et *enregistré*, existera, devront avoir tout leur effet à l'égard de ceux entre lesquels elles auront été souscrites à ce titre, que le dépôt, la transcription et l'affiche ci-dessus aient été prescrits, affichés, ou non.

Au contraire, l'exécution de toute obligation contractée par des *tiers* envers la société, ne pourra être par elle forcée, faute d'observation de ces formalités.

Faute d'observation de ces formalités, tous et chaque associé en nom collectif, demeurera garant solidaire, c'est-à-dire particulièrement responsable de toute obligation légalement contractée au nom de la société envers des *tiers* (envers tout autre que des associés).

Les obligations légalement contractées envers des tiers, sont toutes celles qui, aux termes des articles 20, 21 ou 22 du Code de Commerce, ont été signées par un seul des associés sous la raison sociale. (*Voyez* pages 58, 61.)

L'inobservation de ces formalités n'apportera, d'ailleurs, entre associés, aucun obstacle à l'exécution des conventions directes et relatives à chacun d'eux, résultantes de leur acte de société.

Si une obligation de la nature de celles dont il est ci-dessus question avoit été acquittée par un des sociétaires seul, il aura, en vertu de l'acte de société, nonobstant le défaut d'observation des formalités ci-dessus prescrites, le droit d'exercer son recours contre tous

---

Le montant des valeurs fournies ou à fournir par actions ou en commandite,

L'époque où la société doit commencer, et celle où elle doit finir.

44. L'extrait des actes de société est signé, pour les actes publics, par les notaires; et pour les actes sous seing privé, par tous les associés, si la société est en nom collectif, et par les associés solidaires ou gérans, si la société est en commandite, soit qu'elle se divise ou ne se divise pas en actions.

ses coassociés et contre chacun d'eux, pour la part et portion dont il étoit tenu quant à cette obligation.

La raison de la différence des droits particuliers, attribués aux obligés envers une société, faute d'observation des formalités ci-dessus, d'avec celles de la société envers d'autres que des associés, résultant des termes de la loi elle-même, les associés ne pourront opposer à des tiers le défaut de ces formalités.

Ces associés ne pourront leur opposer ce défaut, parce qu'il sera de leur fait, et que celui envers lequel la société aura contracté, aura été libre d'accorder sa confiance à *tel* ou *tel* sociétaire, où également à tous, basée sur l'acte seul existant, et d'ailleurs régulier, de leur association.

L'obligé, envers une société, qui n'auroit pas rempli les formalités du dépôt de la transcription et de l'affiche de l'extrait de l'acte constituant, cette société pourra ne pas acquitter son obligation, parce qu'il lui sera libre de n'accorder aucune confiance à la société entière ou particulièrement à aucun de ses membres, si ces formalités n'ont pas été observées, et qu'il pourra leur opposer ce défaut de formalité, engendrant à l'égard des intéressés dans cette société, la nullité de leur association.

Ne sont cependant pas comprises au nombre des obligations dont l'acquit pourra être refusé par un obligé envers une société, faute d'exécution des formalités dont il s'agit, celle résultante de prêt fait par cette société ou en son nom.

L'obligé, dans ce cas, devra seulement prendre toutes les précautions nécessaires pour ne pas être exposé à des réclamations subséquentes à la restitution par lui faite de ce qui lui auroit été prêté.

Le meilleur sera de se faire donner quittance par tous les sociétaires, ou de faire ordonner par justice à qui d'entre eux, et pour tous, cette restitution devra être faite.

A l'égard de la société anonyme, l'acte du gouvernement qui l'autorisera devra être affiché avec l'acte d'association, et pendant le même temps déterminé

pour l'extrait des actes de société en nom collectif et en commandite (1).

L'acte du gouvernement qui aura autorisé toute société anonyme et l'acte d'association, ne seront pas déposés au greffe du tribunal de commerce, parce qu'ils existeront dans un autre dépôt, dans celui où se trouvent réunis tous les actes du gouvernement ; mais l'acte du gouvernement et l'acte d'association seront affichés en entier.

Les sociétés en participation ne sont pas sujettes aux formalités prescrites pour les autres sociétés.

Ces sociétés peuvent être constatées par la représentation des livres ou par la correspondance des associés, ou au moyen de preuve testimoniale (de preuve faite par témoins), si le tribunal juge qu'elle peut être admise (2).

La preuve par témoins n'est d'ailleurs admise contre aucun acte de société, pas même de société en participation, si les conventions en ont été rédigées par écrit (3).

Il est indispensable de connoître à quelle époque tout contrat de société doit commencer,

A quelle époque toute société finit,

Comment et quand elle peut se dissoudre.

Il n'y a que le Code Napoléon qui se soit occupé de ces objets ; aussi est-ce à cause de cela que le Code de Commerce dit, art. 18, que tout contrat de société se règle par le droit civil, aussi bien que par les lois particulières au commerce, et par les conventions des parties.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 45. L'acte du gouvernement qui autorise les sociétés anonymes, devra être affiché avec l'acte d'association, et pendant le même temps.

(2) Art. 49 et 50. *Voyez*-les page 60.

(3) Art. 41. Aucune preuve par témoins ne peut être admise contre et outre le contenu dans les actes de société, ni sur ce qui seroit allégué avoir été dit avant l'acte, lors de l'acte ou depuis, encore qu'il s'agisse d'une somme au-dessous de cent cinquante francs.

A quelle époque commence et finit toute société?

Aux termes du Code Napoléon, la société commence à l'instant même du contrat (aussitôt qu'il a été signé de tous les associés, sitôt qu'il est parfait et non autrement) s'il ne désigne une autre époque. *Code Napol.*, *art.* 1843.

S'il n'y a pas de convention sur la durée de la société, elle est censée contractée pour toute la vie des associés, sous la modification portée en l'article 1869; ou, s'il s'agit d'une affaire dont la durée soit limitée, pour tout le temps que doit durer cette affaire. *Art.* 1844.

La dernière disposition de cet article ne concerne évidemment, quant au commerce, que les sociétés en participation.

Dès-lors leur dissolution ne peut s'opérer que du consentement unanime de tous les associés. Si un seul s'y refuse, elle ne peut avoir d'autre terme que la consommation de l'affaire pour laquelle elle a été contractée.

L'article 1869, formant exception à l'article 1844 du Code Napoléon ci-dessus, ne s'applique qu'à la dissolution des sociétés illimitées, qui peut s'opérer par la volonté d'un des associés selon le cas auquel cet article 1869 le permet, et en observant les formalités qu'il prescrit, ainsi qu'on va le voir ci-ensuite.

D'après le *Code Napoléon*, *art.* 1865, toute société finit 1° par l'expiration du temps pour lequel elle a été contractée.

2° Par l'extinction de la chose ou la consommation de la négociation.

Cette disposition n'est applicable à toute société qu'en certain cas, et particulièrement à toute société en participation.

3° Par la mort naturelle de quelqu'un des associés. *Voyez* cependant l'article 1868 ci-après.

Cette dissolution est forcée, que la durée de la société soit limitée ou illimitée, parce qu'il est possible que beaucoup d'associés n'aient été déterminés à faire partie d'une société qu'à cause que le décédé étoit un des associés; parce qu'il est aussi possible que le crédit, l'industrie de cet associé décédé ait été le seul soutien

de la société dont il s'agit, et que, n'en faisant plus partie, il soit plus ruineux que profitable pour tous les autres coassociés de continuer leur société; parce qu'enfin il n'étoit pas juste de forcer des héritiers à confier leurs fonds et leurs intérêts à des personnes qui leur sont étrangères, et que d'ailleurs leurs fonds restant dans cette société, ils ne pourroient tout au plus y être considérés que comme des commanditaires sans titre particulier, réciproque et indispensable, qu'ils ne peuvent ni ne doivent être forcés de souscrire.

4° Par la mort civile, l'interdiction, ou la déconfiture de l'un d'eux.

Déconfiture indique l'état de nullité absolue où se trouve réduit, quant au commerce, surtout tout homme auquel il ne reste que des dettes à payer sans aucun moyen d'y parvenir, tous ses biens, meubles et immeubles ayant été vendus au profit de ces créanciers, et son crédit étant absolument éteint.

La *mort civile* est une peine attachée à quelques peines afflictives, perpétuelles, dont la condamnation ne se prononce qu'en procès criminel.

Cette mort a les mêmes effets à l'égard du condamné que la mort naturelle. Aux termes du Code Napoléon, il perd la propriété de tous ses biens; sa succession est ouverte au profit de ses héritiers, ainsi que s'il étoit mort naturellement et sans testament; son époux et ses héritiers peuvent exercer respectivement tous les droits et actions auxquels sa mort naturelle donneroit ouverture.

Les observations ci-dessus relatives à la dissolution de société, à cause de mort naturelle, s'appliquent à la mort civile.

L'*interdit* est dépossédé de l'administration de ses biens, il tombe par le seul fait de l'interdiction en tutelle comme un mineur; son tuteur est responsable de sa fortune, et ne peut en laisser la disposition à personne. Il faut qu'il les retire de la société, et les administre seul; il ne peut être forcé de les y laisser.

Cependant ce retrait de la part des héritiers du sociétaire décédé, ou mort civilement, ou interdit, ne peut pas toujours avoir lieu sur-le-champ. Il est des cas déterminés par la loi elle-même où ces héritiers ou

autres doivent courir des risques communs à la société, ainsi qu'on le verra ci-après.

5° Par la volonté qu'un seul ou plusieurs expriment de n'être plus en société.

Cette disposition ne s'applique, comme on l'a vu ci-dessus, qu'aux sociétés illimitées, d'après l'article 1844 ci-devant rapporté (page 73).

C'est à cette même disposition que se rattachent particulièrement les dispositions de l'article 1869 auquel se réfère l'article 1844.

Art. 1869. « La dissolution de la société, par la volonté de l'une des parties, ne s'applique qu'aux sociétés dont la durée est illimitée, et s'opère par une renonciation notifiée à tous les associés, pourvu que cette renonciation soit de bonne foi, et non faite à contre-temps. »

Art. 1879. « La renonciation n'est pas de bonne foi lorsque l'associé renonce pour s'approprier à lui seul le profit que les associés s'étoient proposé de retirer en commun.

» Elle est faite à contre-temps lorsque les choses ne sont plus entières, et qu'il importe à la société que la dissolution soit différée. »

Par exemple, une société aura été formée par des entrepreneurs des vivres ou de toutes autres fournitures pour l'armée; l'un des sociétaires s'étant assuré de cette entreprise, au rabais de celle faite par la société, pour lui seul, fera notifier sa renonciation aux autres : il n'y a pas de bonne foi dans cette renonciation, elle n'est faite que pour s'approprier le bénéfice de la société.

Les choses ne sont plus entières, lorsque l'issue d'une spéculation hasardée étant présumée devoir être malheureuse, l'un des coassociés qui feroit notifier sa renonciation pour éviter d'en partager la perte, elle seroit à contre-temps, et lorsqu'il importeroit à la société que sa dissolution fût différée.

La dissolution des sociétés à termes ne peut être demandée par l'un des associés avant le terme convenu, qu'autant qu'il y en a de justes motifs, lorsqu'un des associés a manqué à ses engagemens, ou qu'une infirmité habituelle le rend inhabile aux affaires de la so-

ciété, ou autres cas semblables, dont la légitimité et la gravité sont laissées à l'arbitrage des juges. *Code Napol.*, *art.* 1871.

Lorsque l'un des associés a promis de mettre en commerce la propriété d'une chose, la perte survenue avant que la mise en soit effectuée, opère la dissolution de la société par rapport à tous les associés.

La société est également dissoute dans tous les cas par la perte de la chose, lorsque la jouissance seule a été mise en commerce, et que la propriété en est restée dans les mains de l'associé.

Mais la société n'est pas rompue par la perte de la chose, dont la propriété a déjà été apportée à la société. *Code Napol.*, *art.* 1867.

La société est rompue si la chose dont la propriété doit être mise en commerce vient à se perdre avant que cette mise ne soit effectuée, parce que d'abord le fonds à faire de la part de l'associé propriétaire de cette chose ne peut plus se réaliser; parce que, d'un autre côté, ce n'aura peut-être été qu'à cause de cette mise en propriété commune, que tous ou plusieurs des autres associés avoient contracté la société.

Les mêmes motifs de dissolution existent si la chose, mise seulement en jouissance commune, vient à se perdre avant que la société n'en soit en possession.

Mais la société n'est pas rompue par la perte de la chose dont la propriété a été apportée à la société, parce qu'alors cette perte est commune, comme celle de toute autre acquisition qu'auroit pu faire la société; qu'elle doit être supportée par tous, et qu'aucune dissolution de société ne s'opère nécessairement à raison d'aucune des pertes qu'elle peut éprouver.

S'il a été stipulé (s'il a été convenu par le contrat de société) qu'en cas de mort de l'un des associés la société continueroit avec son héritier, ou seulement entre les associés survivans, ces dispositions seront suivies (ces conventions auront l'une ou l'autre leur exécution).

Au second cas, l'héritier du décédé n'a droit qu'au partage de la société, eu égard à la situation de cette société lors du décès, et ne participe aux droits ulté-

rieurs qu'autant qu'ils sont une suite nécessaire de ce qui s'est fait avant la mort de l'associé auquel il succède. *Code Napoléon, art.* 1868.

Donc l'héritier participera à tout le bénéfice qui résultera d'une entreprise ou de portion de cette entreprise, dont toutes les fournitures, confectionnées lors du décès de son parent sociétaire, seroient près d'être livrées, ou des marchandises fabriquées et emmagasinées pour les vendre après ce décès.

Ces profits, étant une suite nécessaire de ce qui se sera fait avant la mort de l'associé dont il est l'héritier, lui appartiennent; il n'aura droit à aucun autre. La société devant continuer avec les sociétaires, les approvisionnemens de marchandises pour la continuation de ces fournitures d'entreprise, se compteront pour cet héritier, ainsi que pour tout autre sociétaire, comme faisant partie du fonds capital à partager.

Par la même raison, si la société n'a pour objet que le commerce de marchandises en nature, l'héritier aura droit aux profits de toutes celles acquises et soldées lors du décès de l'associé, de quelque sorte qu'elles l'aient été, soit au comptant, soit en effets de la société.

Dans tous les cas de dissolution déterminés par la loi ou par la justice, l'acte constitutif de toute société à terme ou sans terme, en nom collectif ou en commandite, devient nul, est absolument anéanti.

Formalités nécessaires pour continuation des Sociétés.

La loi voulant qu'il ne puisse exister aucune de ces sortes de société sans qu'elle ait été constatée par écrit, soit authentique ou sous seing privé, il est clair qu'aucune continuation de société ne peut avoir lieu, sans un nouvel acte exprès, sujet aux mêmes formalités, et sous les mêmes peines relatives aux coassociés, que pour le premier. Aussi la loi est-elle impérative, et absolument impérative à cet égard.

Le législateur a même porté sa prévoyance beaucoup plus loin; car il assujettit aux mêmes formalités et sous les mêmes peines, quant aux associés entre eux, tout changement ou retraite d'associés, toutes nouvelles

stipulations (toutes conventions sociales nouvelles, tendantes à étendre les obligations générales de chaque coassocié, ou à en restreindre les droits de quelques-uns d'eux), tout changement dans la raison sociale (dans le nom ou les noms sous lesquels elle a été d'abord désignée) (1).

Ces dispositions n'ont aucun rapport aux sociétés anonymes, parce qu'une fois approuvées par le gouvernement, et les formalités subséquentes ayant été observées, elles existent aussi long-temps que cette autorisation ne leur est pas retirée, et que d'ailleurs n'étant constituées sous aucun nom, et les actions étant négociables, aucun des associés n'a ni le droit ni le pouvoir d'en demander la dissolution.

Nature et espèce des engagemens des coassociés entre eux de l'un à l'autre.

Le Code Napoléon seul déterminant la nature et l'espèce de ces engagemens, c'est encore à lui qu'il faut avoir recours pour les connoître.

Obligations des Associés entre eux.

Chaque associé est débiteur envers la société de tout ce qu'il a promis d'y apporter.

Lorsque cet apport consiste dans un corps certain (tels qu'une maison, un champ, ou autre emplacement pour ateliers, etc., ou en outils), et que la société en

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 46. Toute continuation de société, après son terme expiré, sera constatée par une déclaration des coassociés.

Cette déclaration, et tous actes portant dissolution de société avant le terme fixé pour sa durée par l'acte qui l'établit, tout changement ou retraite d'associés, toutes nouvelles stipulations ou clauses, tout changement à raison de société, sont soumis aux formalités prescrites par les art. 42, 43 et 44.

En cas d'omission de ces formalités, il y aura lieu à l'application des dispositions pénales de l'art. 42, 3e alinéa.

Code Napol.

Art. 1866. La prorogation (*la continuation*) d'une société à temps limité, ne peut être prouvée que par un écrit revêtu des mêmes formes que le contrat (primitif) de société.

est évincée (et que la société vient à le perdre ou en est privée par le fait d'un tiers qui l'aura réclamé en justice, et qui aura été autorisé par elle à le lui reprendre), l'associé en est garant envers la société, de la même manière qu'un vendeur l'est envers son acheteur. *Code Napoléon*, art. 1845.

L'associé qui devoit apporter une somme dans la société, et qui ne l'a point fait, devient de plein droit et sans demande débiteur des intérêts de cette somme, à compter du jour où elle devoit être payée.

Il en est de même à l'égard des sommes qu'il a prises dans la caisse sociale, à compter du jour où il les en a tirées pour son profit particulier; le tout sans préjudice de plus amples dommages-intérêts, s'il y a lieu. *Code Napoléon*, *art.* 1846.

Cette dernière disposition est relative à toute prise de fonds dans la caisse sociale à l'insu de la société, ayant fait manquer ou pouvant faire manquer l'occasion de spéculation productive pour tous les associés. Le preneur de ces fonds doit indemniser la société du bénéfice manqué ou présumé possible. Cette indemnité est ce qu'on nomme, dans ce cas, des dommages-intérêts.

Les associés qui se sont soumis à apporter leur industrie à la société, lui doivent compte de tous les gains qu'ils ont faits pour l'espèce d'industrie qui est l'objet de cette société. *Code Napoléon*, *art.* 1847.

Par exemple, un dessinateur aura été admis dans une société, ayant pour objet la fabrique d'étoffes en soie ou autres, peintes ou brodées, à cause de son talent, et il se sera soumis à y apporter cette espèce d'industrie particulière : dès-lors il ne pourra dessiner que pour la société; et s'il dessine pour toute autre que pour elle, il devra lui compter de tous ses gains faits à part du service qu'il doit à cette société, quand même le service de cette société n'exigeroit pas tout son temps. Ainsi de toute autre espèce d'industrie qu'on se seroit soumis d'apporter dans une société, cette industrie étant absolument relative à l'objet de cette société.

Lorsque l'un des associés est, pour son compte particulier, créancier d'une somme exigible envers une

personne qui se trouve aussi devoir à la société une somme également exigible, l'imputation de ce qu'il reçoit de ce débiteur, doit se faire sur la créance de la société, et sur la sienne, dans la proportion des deux créances, encore qu'il eût par sa quittance dirigé l'imputation intégrale sur sa créance particulière; mais s'il a exprimé dans sa quittance que l'imputation sera faite en entier sur la créance de la société, cette stipulation (cette exception volontaire de la part de ce coassocié en faveur de la société) sera exécutée. *Code Napoléon*, *art.* 1848.

Donc, si une personne débitrice d'une société de 300 fr., et de l'un des coassociés de 900 fr., *payables à la même époque*, paye à ce coassocié les 900 fr. qu'elle lui doit, et ne paye pas les 300 fr. dus à la société, le coassocié devra rembourser à la société les 300 fr., sauf à les recouvrer, lors du paiement de cette somme, pour le compte de la société.

Si le débiteur ne paye au coassocié que les deux tiers ou moitié des 900 fr. à lui dus, et rien à la société des 300 fr. qu'il lui doit également, le coassocié devra rembourser à la société 100 ou 150 fr., à compte de sa créance particulière également exigible.

Dans le cas où la créance de la société seroit la plus forte, le coassocié qui aura été payé de la sienne devra solder la société par forme d'à-compte de celle qui lui est personnelle, en proportion des deux créances.

Soit que la créance de la société se monte à 9000 fr. et celle de l'associé à 3000 fr., qui est du tiers de celle de la société, le créancier commun ne payant que le coassocié, celui-ci devra remettre à la société 2000 fr., à compte des 9000 fr. à elle dus : et ainsi à proportion de ce qu'il aura reçu de ce créancier commun, s'il n'a payé à l'associé que le tiers, ou moitié ou le quart de sa dette, toujours en proportion relative, calculée sur leur rapport de quotité particulière d'infériorité de l'un à l'autre, le remboursement à faire par le coassocié, payé à la société, qui ne l'aura pas été, devant être de moitié ou du quart de ce qu'il aura reçu, si la créance de celui-ci est de moitié ou du quart de celle appartenante à la société.

Ainsi de tout autre rapport de l'une à l'autre créance.

Mais, pour que ce remboursement ait lieu au profit de la société, il faut que chaque créance soit exigible le même jour, autrement le créancier ne sera pas obligé à partager avec la société ce qu'il aura reçu de leur créancier commun.

Ces dispositions particulières de la loi ont pour objet principal d'empêcher qu'aucun coassocié ne puisse profiter seul des facilités qu'il pourroit avoir de se faire payer personnellement d'un débiteur commun, et peut-être même d'aller au-devant de celui-ci pour assurer, en certains cas, son paiement au détriment de ses autres coassociés.

Lorsqu'un des associés a reçu sa part entière de la créance commune, et que le débiteur est depuis devenu insolvable, cet associé est tenu de rapporter à la masse commune ce qu'il a reçu, encore qu'il ait spécialement donné quittance pour sa part. *Cod. Napol.*, *art.* 1849.

Si ce rapport n'étoit pas ordonné, chaque coassocié n'envisageant que son intérêt personnel, croiroit souvent pouvoir sacrifier celui de ses coassociés, en s'assurant, de quelque façon que ce soit, de sa part personnelle dans une créance sociale due par une personne sur le point de devenir insolvable. L'intérêt général de la société pouvant être impunément négligé, et l'intérêt individuel pouvant primer cet intérêt général, il seroit possible à tout associé de préparer d'avance, au moyen de manœuvres odieuses, la ruine d'une société, pour n'en attribuer qu'à lui seul, en partie, un profit certain.

Chaque associé est tenu, envers la société, des dommages qu'il lui a causés par sa faute, sans pouvoir compenser avec ces dommages-intérêts les profits que son industrie lui auroit procurés dans d'autres affaires. *Cod. Napol.*, *art.* 1849.

Compenser, est ce qu'on appelle ordinairement, dans le commerce, *balancer* les créances réciproques qu'on acquitte ainsi l'une par l'autre.

Ces dommages-intérêts ne peuvent être compensés par des profits particuliers d'industrie, faits pour le compte de la société par l'associé qui en auroit encouru

la peine, parce que le législateur a voulu qu'ils forment une augmentation effective du capital de toute société, ou fissent partie de ses profits.

La rigueur de cette disposition a pour but 1° d'épargner toute contestation à laquelle pourroit donner lieu toute compensation de l'espèce de celle dont il s'agit; 2° de ne laisser aucun moyen d'échapper à ces dommages-intérêts sous le rapport de peine nécessaire, résultante de négligence, dont tout associé doit être comptable, et pour ne pas donner lieu de couvrir aucune fraude sous aucun prétexte.

Si les choses dont la jouissance seulement a été mise dans la société, sont des corps certains et déterminés, qui ne se consomment point par l'usage (telle que la jouissance d'une maison ou autre bâtiment, ou construction quelconque, ou celle d'une machine ou d'un outil), elles sont aux risques de l'associé propriétaire.

Si ces choses se consomment, si elles se détériorent en les gardant, si elles ont été destinées à être vendues, ou si elles ont été mises dans la société sur une estimation portée par un inventaire, elles sont aux risques de la société.

Si la chose a été estimée, l'associé ne peut répéter que le montant de son estimation. *Code Napoléon, art.* 1851.

Un associé a action contre la société, non seulement à raison des sommes qu'il a déboursées pour elle, mais encore à raison des obligations qu'il a contractées de bonne foi pour les affaires de la société, et des risques inséparables de sa gestion. *Code Napoléon, art.* 1852.

Avoir action, c'est avoir le droit de répéter à l'amiable ce qui nous est dû, et même de traduire en justice pour obtenir cette restitution, toute personne contre laquelle nous en avons de semblables à exercer. Dès-lors, tout associé qui a fait quelques déboursés pour une société, ou contracté de bonne foi quelqu'obligation en son nom personnel pour les affaires de cette société, ou éprouvé des pertes inséparables de sa gestion, a droit d'en réclamer, même en justice, contre tous les autres associés, le remboursement ou l'indem-

nité, distraction faite de la part qu'il doit supporter des uns ou des autres.

Par risques inséparables de gestion, on doit entendre les pertes inévitables que tout particulier doit nécessairement éprouver, ou exerçant *telle* ou *telle* profession, commerce ou négoce pareils à ceux qui seroient exercés par une société.

Par exemple, un orfévre ou tout autre fabricant d'or ou d'argent, doit nécessairement éprouver une perte de ces matières par leur fonte ou par suite de l'ajustement de divers objets, perte qu'on nomme *déchet*. Une société ayant été contractée pour fabrique d'orfévrerie ou autre pour laquelle on emploie de l'or ou de l'argent, ou bien une société de négocians achetant en gros, et ne revendant qu'en détail, doit nécessairement faire des pertes continuelles par la revente à petits poids; le gérant ne doit pas supporter ces pertes. Il en doit être de même de toute autre espèce de perte inévitable à l'égard des gérans, quel que soit l'objet d'une société.

Droits de chaque associé, quant aux bénéfices faits en société; par qui et comment se supportent les pertes qu'on éprouve?

Lorsque l'acte de société ne détermine point la part de chaque associé dans les bénéfices ou pertes, la part de chacun est en proportion de sa mise de fonds dans la société.

A l'égard de celui qui n'a apporté que son industrie, sa part dans les bénéfices est réglée comme si sa mise eût été égale à celle de l'associé qui a le moins apporté. *Code* NAPOLÉON, *art.* 1853.

Aux termes de l'art. 18 du Code de Commerce, qui porte que le contrat de société se règle par les conventions des parties (*voyez* page 58), les parts peuvent être déterminées par ce contrat; l'art. 1853 du Code Napoléon ci-dessus n'a donc son exécution qu'autant que cette précaution n'a pas d'abord été prise.

Si les associés sont convenus de s'en rapporter à l'un

d'eux, ou à un tiers, pour le réglement des parts, ce réglement ne peut être attaqué, s'il n'est évidemment contraire à l'équité.

Nulle réclamation n'est admise à ce sujet, s'il s'est écoulé plus de trois mois depuis que la partie, qui se prétend lésée, a eu connoissance du réglement, ou si ce réglement a eu de sa part un commencement d'exécution. *Code Napoléon*, *art.* 1854.

Lorsque le législateur dit que le réglement dont il s'agit ne peut être *attaqué*, il faut entendre que ce réglement ne peut être annullé, pas même sur demande formée exprès en justice, à moins qu'il ne soit évidemment contraire à l'équité.

Il est clair que la convention de s'en rapporter à l'un des associés ou à un tiers pour le réglement des parts de bénéfice d'une société, ne peut avoir lieu que dans le cas où ce réglement n'existeroit pas dans l'acte, même constitutif, de la société ; car, s'il y existe, rien ne peut empêcher, aux termes de l'art. 41 du Code de Commerce (*voyez* page 72), l'exécution des conventions relatives à ce réglement.

Dans le réglement des parts de bénéfice d'une société, l'équité n'est pas toujours celle qui a en général dicté l'article 1853 ci-dessus.

Le réglement de ces parts, dans le cas où il n'existeroit pas dans l'acte constitutif de société, pourra être parfois justement provoqué, par un ou plusieurs des associés ayant plus ou moins apporté dans la société, dont les talens ou l'industrie, supérieurs et nécessaires, leur donneroient droit à une plus forte part de bénéfice que pour tout autre ; la provocation d'un réglement à ce sujet existante, la convention arrêtée de s'en rapporter à l'un des associés ou à un tiers étant déjà un préjugé à l'égard des réclamans, l'équité ne pourra être blessée par une répartition de part plus forte, à moins qu'elle ne soit excessive, eu égard à ce que chacun des associés avoit naturellement droit d'attendre en proportion de sa mise de fonds et de ses talens et industrie ordinaires.

Au surplus, tout dépendra d'abord de la résolution

prise par tous les sociétaires, ou au moins par le plus grand nombre d'entre eux, sur la provocation de ce réglement.

Si la proposition qui en auroit été faite est rejetée, il faudra s'en tenir à l'exécution de l'article 1853.

Il y aura commencement d'exécution, quant au réglement déterminé par l'un des associés ou par un tiers nommé exprès, si l'on a laissé passer le délai pour réclamer contre la répartition des parts de bénéfice qui y seroit consignées.

Il y aura commencement d'exécution si, avant l'échéance de ce délai, on se permet le moindre acte d'où on puisse conclure une approbation pure et simple de ce même réglement.

Il n'est guère possible de préciser aucun de ces actes; ce sera aux juges, en cas de contestation, à les apprécier pour ou contre ce réglement.

La convention qui donneroit à l'un des associés la totalité des bénéfices, est nulle.

Il en est de même de la stipulation (de la convention particulière) qui affranchiroit de toute contribution aux pertes, les sommes ou effets mis dans le fonds de la société par un ou plusieurs des associés. *Code Napoléon, art.* 1855.

Dès-lors, un associé à industrie (qui n'apporte aucun fonds à la société, qui n'y met aucun effet) peut stipuler, convenir de concert avec ses coassociés qu'il ne contribuera aux pertes de la société, autrement que par celle du gain qu'il a droit d'espérer de l'emploi de son industrie.

Sans cette convention, il pourroit non seulement essuyer la perte de ce gain, mais encore être obligé, comme tout autre associé, à payer les dettes de la société.

Comment et par qui s'administrent les affaires d'une Société?

L'associé chargé de l'administration (d'une société) par une clause spéciale (par une convention expresse) du contrat de société, peut faire, nonobstant l'opposition des autres associés, tous les actes qui dépendent de

son administration, pourvu que ce soit sans fraude.

Ce pouvoir ne peut être révoqué, sans cause légitime, tant que la société dure; mais s'il n'a été donné que par acte postérieur au contrat de société, il est révocable comme un simple mandat (comme simple procuration). *Code Napoléon, art.* 1856.

Le pouvoir d'administrer une société, donné par l'acte même qui établit cette société, doit durer autant que cette société, et ne peut être révoqué sans cause légitime (sans motifs raisonnables), parce que ce pouvoir ne peut pas être considéré comme une simple commission donnée à temps, parce que la société ne se seroit peut-être pas formée, ou du moins plusieurs des associés n'en auroient pas fait partie, si ce pouvoir n'avoit pas été donné à *tel* ou *tel*.

Les motifs de révocation de ce pouvoir peuvent être les fraudes de l'administrateur ou son infidélité dans sa gestion, s'il manque à ses engagemens particuliers en sa qualité d'associé, comme par exemple s'il n'effectuoit pas sa mise de fonds; si son incapacité, non présumée lors de la confection de l'acte de société, a été depuis reconnue et prouvée à différentes fois; si une infirmité habituelle le rend inhabile pour les affaires de la société.

Aucun associé ne peut s'opposer par caprice, par intérêt purement personnel, ni par aucun motif, autre que celui de fraude *évidente* et non pas présumée, à aucun des actes que l'administrateur, institué par le contrat de société, croit pouvoir se permettre, parce que, s'il en étoit autrement, sa nomination et son pouvoir seroient illusoires. Le vœu des sociétaires qui ne se seroient mis dans la société qu'à cause de la confiance due à l'administrateur nommé, seroit trompé.

Il n'en est pas de même du pouvoir d'administrer donné postérieurement à l'acte de société; ce pouvoir ne peut être considéré que comme une commission; il ne tient en rien à la constitution sociale.

Lorsque plusieurs associés sont chargés d'administrer, sans que leurs fonctions soient déterminées (sans qu'il leur ait été donné à chacun une fonction particulière), ou sans qu'il ait été exprimé que l'un ne pourroit agir

sans l'autre, ils peuvent faire chacun séparément tous les actes de cette administration. *Code* NAPOLÉON, *art.* 1857.

S'il a été stipulé (convenu) que l'un des administrateurs ne pourra rien faire sans l'autre, un seul ne peut, sans une nouvelle convention, agir en l'absence de l'autre, lors même que celui-ci seroit dans l'impossibilité actuelle de concourir aux actes de l'administration. *Code* NAPOLÉON, *art.* 1858.

A défaut de stipulations spéciales (de conventions expresses) sur le mode d'administration (c'est-à-dire dans le cas où il n'a été nommé aucun administrateur par le contrat même de société, ou par nomination postérieure), l'on suit les règles suivantes :

1° Les associés sont censés s'être donné réciproquement le pouvoir d'administrer l'un pour l'autre. Ce que chacun fait est valable, pour et contre tous les associés, sans qu'il ait pris leur consentement, sauf le droit qu'ont ces derniers, ou l'un d'eux, de s'opposer à l'opération avant qu'elle soit conclue.

2° Chaque associé peut se servir des choses appartenant à la société, pourvu qu'il les emploie à leur destination fixée par l'usage, et qu'il ne s'en serve pas contre l'intérêt de la société, ou de manière à empêcher ses associés d'en user selon leur droit.

3° Chaque associé a le droit d'obliger ses associés à faire avec lui les dépenses qui sont nécessaires pour la conservation des choses de la société.

4° L'un des associés ne peut faire d'innovations sur les immeubles dépendans de la société, même quand il les soutiendroit avantageuses à cette société, si les autres associés n'y consentent pas. *Code* NAPOLÉON, *art.* 1859.

La loi, en admettant la possibilité d'une gestion commune à tous les associés, en a prévu tous les inconvéniens, et, au moyen des dispositions contenues dans cet article 1859, a fixé des points de décisions importantes des nombreuses contestations auxquelles une semblable administration pourroit donner lieu.

Cette précaution du législateur indique suffisamment que ce mode d'administrer une société n'est pas le meilleur.

L'associé qui n'est point administrateur, ne peut aliéner ou engager les choses, même mobilières, qui dépendent de la société. *Code* NAPOLÉON, *art.* 1860.

Aliéner, c'est vendre, échanger, ou donner en propriété.

Engager, c'est disposer de quelque chose que ce soit, à titre de garantie d'un prêt qui nous est fait.

L'hypothèque n'est qu'un gage.

Ainsi, l'associé qui n'est point administrateur, ne peut vendre ni les immeubles, ni les meubles d'une société. Par meubles, on entend tout ce dont la propriété ne s'acquiert que par la possession, et dont la tradition, le transport se fait de la main à la main ; l'argent est meuble.

Associé peut-il s'associer un étranger à la Société ? Cet étranger est-il, au moyen de ce, réputé être membre de la Société, dont fait partie l'associé qui se l'est associé ?

Chaque associé peut, sans le consentement de ses associés, s'associer une tierce personne relativement à la part qu'il a dans la société ; il ne peut pas, sans ce consentement, l'associer à la société, lors même qu'il en auroit l'administration. *Code* NAPOLÉON, *art.* 1861.

Dès-lors, l'association existante entre un associé et un tiers (et tout étranger à un acte primitif de société) n'est qu'un contrat particulier de société entre ce tiers et un associé, dont l'événement, quant à profit ou perte, est soumis à ceux de la société, dont l'un des contractans fait partie ; mais ce contrat ne donne aucun droit à ce tiers de se mêler en rien dans les affaires de la société, dont cependant il a acquis une portion d'intérêt, à moins que les autres membres de cette société ne consentent à l'y admettre.

Si cette admission n'a pas lieu, ce tiers n'a aucun droit d'exiger que la société lui fournisse aucun renseignement relatif à l'intérêt du sociétaire, qu'il doit partager. Tous les débats ou contestations qui peuvent survenir, pour raison des profits faits ou des pertes éprouvées, ne peuvent exister qu'entre ce tiers, et l'associé qui se l'est particulièrement associé.

La société ne peut être forcée à l'aider de ses titres, livres ou correspondances ou autres renseignemens.

C'est à l'associé à le faire, c'est contre l'associé seul qu'il peut avoir action (droit) de demander tous les renseignemens dont il pourroit avoir besoin, s'il ne jugeoit pas à propos de s'en rapporter à ceux qu'il lui donneroit de son plein gré.

En général, ces associations privées des tiers avec quelques associés, sans consentement des autres sociétaires, ne présentent presqu'aucune sûreté que la bonne foi de ces associés. C'est à ces tiers à bien se consulter avant de contracter pour se résoudre ensuite à s'y fier.

Comment se fait le partage d'une Société après sa dissolution ?

Les règles concernant le partage des successions, la forme de ce partage et les obligations qui en résultent entre les cohéritiers, s'appliquent aux partages entre associés. *Cod. Napol.*, *art.* 1872.

Des règles prescrites par le Code Napoléon et par celui de Procédure, pour partager entre héritiers, voici celles qui s'appliquent, en général, à celui d'entre associés à cause de dissolution de société.

Ainsi que le porte l'article 1868 du Code Napoléon (*voyez* page 76), les héritiers du sociétaire décédé ont droit au partage. Ces héritiers peuvent être mineurs.

Dans ce cas, le partage d'une société comme d'une succession est assujetti, quant aux mineurs, à d'autres formalités, que s'il ne devoit avoir lieu qu'entre majeurs.

Le partage d'entre majeurs peut être fait par tel acte qu'ils jugeront à propos, et par telle personne qu'il leur plaira de choisir, sans scellés, sans inventaire de rigueur, et sur simple estimation faite à l'amiable, si l'*avoir* de la société ne consiste qu'en meubles, qu'en marchandises et effets mobiliers, dans lesquels on comprend l'argent comptant et tous les effets de commerce, billets, etc.

Si la société possède des immeubles, tous les sociétaires, étant d'accord entre eux, peuvent, tous ensemble,

les vendre, ou donner procuration pour les vendre, et ensuite en partager le prix.

Ou bien ils pourront les liciter entre eux, c'est-à-dire, les mettre en vente par adjudication, au plus offrant et dernier enchérisseur d'entre eux seulement, aucun autre n'assistant à cette vente ou au moins ne devant y enchérir.

Si, au contraire, le partage doit être fait avec des mineurs héritiers de l'un des sociétaires décédés, ce partage ne pourra avoir lieu qu'en justice et avec le tuteur de ces mineurs. Il pourra y avoir lieu à apposition de scellés; il devra toujours être fait un inventaire régulier de ce mobilier; la vente devra en être publique.

Si la société est propriétaire d'immeubles, la vente n'en pourra être faite qu'en justice, sur publication, ou par licitation, les étrangers devant, de quelque façon qu'elle ait lieu, être admis à enchérir ces biens.

La licitation ou l'adjudication de ces biens ne pourra être faite que par-devant un juge du tribunal dans le ressort duquel seront établies les diverses maisons de commerce de la société, ou par-devant un notaire exprès commis par ce tribunal.

Le partage définitif ne pourra être fait que par acte passé devant notaire, exprès commis par ce tribunal.

Au surplus si, entre majeurs, ou entre majeurs et mineurs, il survient quelques contestations relatives au mode du partage, elles devront être jugées par des arbitres, comme toutes autres contestations relatives à la société. *Voyez* (contestations entre associés, par qui jugées).

Contestations entre Associés, par qui seront jugées ?

Toute contestation entre associés, pour raison de la société, ne pourra être jugée que par des arbitres (1).

Cette disposition est générale et sans exception d'aucune contestation.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 51. Toute contestation entre associés, et pour raison de la société, sera jugée par des arbitres.

La nomination des arbitres se fera ou par un acte sous seing privé, ou par un acte notarié, ou par acte extrajudiciaire, ou par un consentement donné en justice (1).

L'acte sous seing privé ou notarié (passé devant notaires), portant nomination d'arbitres de part et d'autre, se nomme *compromis*; le sous seing privé ou l'acte notarié ne peut avoir lieu que lorsque chacun a choisi son arbitre; cette nomination réciproque est son objet principal.

Cette nomination ne pouvant être faite sans motif, tout sous seing privé ou acte notarié (tout compromis) doit énoncer ce motif, et par conséquent contenir l'exposé des faits qui donnent lieu à la contestation, et indiquer précisément le point de difficulté à juger.

Sans cet exposé des faits, causes de la contestation et du point de difficulté, objet à juger, la nomination d'arbitres seroit illusoire (inutile).

Le compromis doit en même temps établir que la contestation dont il s'agit est relative à la société dont les contestans sont chacun membre, autrement les arbitres ne pourroient pas la juger d'après les formes indiquées exprès par la loi du commerce.

L'acte extrajudiciaire, dans le cas de contestation entre associés, n'est autre qu'une déclaration faite de la part de l'un des associés à l'autre, par le ministère d'un huissier, qu'il nomme *tel* ou *tel* pour son arbitre, pour, avec celui qui devra être nommé par son adversaire, ou par le tribunal de commerce en cas de refus ou retard de cet adversaire d'en nommer un (ainsi qu'on le verra dans un moment), juger la contestation survenue entre eux.

Cet acte se signifie comme tout autre d'*opposition* ou d'*exception* quelconque, et dans la même forme. Il

---

(1) *Code de Comm.*

55. La nomination des arbitres se fait
Par un acte sous signature privée,
Par acte notarié,
Par acte extrajudiciaire,
Par un consentement donné en justice.

doit, comme le compromis sous seing privé ou notarié, contenir l'exposé des faits qui donnent lieu à la contestation et préciser le point de difficulté à juger.

Cet acte est une provocation du compromis nécessaire, puisque la loi veut que toute contestation entre associés soit jugée par des arbitres, dont le complément ne peut et ne doit exister que lorsque l'autre associé contestant aura, de son côté, signifié par un acte semblable que pour juger il nomme également *tel* ou *tel*; ou bien lorsque cet autre associé refusant, ou étant en retard de nommer un autre arbitre pour lui, il en aura été nommé un par le tribunal.

L'acte extrajudiciaire, portant nomination d'arbitre de la part de l'associé qui l'aura le premier fait signifier, doit toujours contenir sommation à l'autre d'en nommer aussi de sa part un dans un délai raisonnable, avec déclaration que, faute par lui de faire cette nomination dans le délai indiqué, il se pourvoira au tribunal pour faire nommer cet arbitre.

Faute de cette sommation, le refus de nomination d'arbitre ne pourroit être établi ni justifié au tribunal.

Ce refus ayant lieu, il ne s'agira, pour faire nommer un arbitre, que de faire citer, *assigner* le refusant au tribunal de commerce. Le tribunal, sur cette citation, recevra la nomination qui pourra y être faite par le cité, et la constatera par jugement; ou, à son refus, s'il est présent, ou par défaut, s'il ne se présente pas, en nommera un lui-même.

La nomination ainsi faite au tribunal même, sur citation de la part de l'un des contestans, est une de celles qui peuvent l'être par consentement en justice.

Il est aussi possible à celui des associés contestans de faire citer l'autre au tribunal de commerce, pour y nommer chacun un arbitre, ou en être nommé un pour le refusant.

Dans ce cas, l'exploit de citation doit également établir que la contestation n'a lieu que pour raison de la société dont chacun des contestans fait partie, contenir l'exposé des faits, source de cette contestation, et préciser le point de difficulté à juger.

Cette marche, la plus expéditive, lorsque les contestans ne sont pas d'accord de passer compromis, donne lieu à nomination d'arbitres par consentement en justice, de la part des deux contestans, si l'un et l'autre nomment leurs arbitres au tribunal, et même quand le tribunal nommeroit un des arbitres d'office sur le refus ou le défaut du cité.

Le compromis d'arbitrage est alors formé par le jugement même, ou contradictoire ou par défaut, qui intervient sur cette citation.

Il ne peut être formé opposition au jugement par défaut, et ce jugement une fois rendu, le cité qui a fait défaut, qui refusé au tribunal même de nommer un arbitre, ne peut en nommer ensuite un, au lieu et place de celui nommé par justice.

Alors tout a été consommé à l'égard de la nomination des arbitres, le compromis voulu par la loi existe, il n'y a plus à y revenir.

Dans tout compromis volontaire ou forcé, le délai dans lequel le jugement devra être rendu par les arbitres, doit être fixé, soit par les parties elles-mêmes, soit par le tribunal (1).

La fixation de ce délai par le tribunal, est surtout nécessaire pour le cas où les contestans auroient chacun nommé leur arbitre par acte extrajudiciaire, lors de laquelle il seroit possible, et même il sera très-ordinaire que le délai dans lequel le jugement devra être rendu, ne soit pas fixé.

Pour faire fixer ce délai par le tribunal, lorsque cela sera nécessaire, il faudra que l'un ou l'autre des contestans fasse citer son adversaire au tribunal pour

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 54. Le délai pour le jugement est fixé par les parties, lors de la nomination des arbitres; et, s'ils ne sont pas d'accord sur le délai, il sera réglé par les juges.

Art. 55. En cas de refus de l'un ou de plusieurs des associés de nommer des arbitres, les arbitres sont nommés d'office par le tribunal de commerce.

y être présent, si bon lui semble, au jugement à rendre à ce sujet.

Le jugement rendu, les contestans étant présens, et de leur accord, ou par défaut contre l'un d'eux, formera le complément absolu du compromis provoqué par le premier acte extrajudiciaire qui aura été signifié et consenti par la signification d'autre acte extrajudiciaire, signifié en conséquence du premier, et y concordant.

Le jugement rendu dans ce cas, par défaut, ne sera pas non plus susceptible d'opposition, par les mêmes raisons que celles ci-dessus données pour le jugement par défaut de nomination d'arbitre pour le refusant.

La forme à suivre, pour mettre les arbitres à même de juger, si les parties ne se refusent pas à discuter chacune leurs intérêts et à leur faire part des moyens sur lesquels ils fondent leurs prétentions contraires, ou si l'une d'elles le refuse, est on ne peut pas plus simple, et moins dispendieuse.

Les parties remettent chacune leurs mémoires et pièces à l'appui aux arbitres, sans formalités de justice. Dans le cas où l'une d'elles seroit en retard de faire cette remise, il lui sera fait une sommation de l'effectuer dans un délai de dix jours, à partir de cette sommation. Les arbitres peuvent proroger le délai pour la production des pièces, si le cas l'exige. Cette prorogation pourra ou devra être accordée, dans tous les cas, sur la demande de l'une des parties, et selon qu'elle paroîtra aux arbitres être utile pour la production de *telle* ou *telle* pièce dont la représentation leur paroîtroit nécessaire pour les éclairer, et selon l'éloignement des lieux d'où il faudroit la tirer.

S'il n'y a renouvellement de délai ou si le nouveau délai est expiré, les arbitres jugent sur les seuls pièces et mémoires remis (1); mais pour cela, s'il y a eu proro-

(1) *Code de Comm.*

Art. 56. Les parties remettent leurs pièces et mémoires aux arbitres, sans aucune formalité de justice.

57. L'associé en retard de remettre les pièces et mémoires, est sommé de le faire dans les dix jours.

gation de délai pour production de pièces, il faudra que la décision des arbitres porte en même temps que les pièces devront être produites dans un délai fixé ; ou s'il n'a pas été fixé de délai particulier à cet égard, que la partie qui a intérêt d'être jugée fasse sommer l'autre de produire ces pièces dans un délai de dix jours.

Ce délai de dix jours doit, dans tous les cas où cette sommation est nécessaire, être tellement calculé, qu'il se termine toujours avant l'époque du délai de jugement, et de sorte que les arbitres puissent avoir le temps d'examiner ces pièces avant de juger.

Lorsque la loi dit que s'il y a renouvellement de délai, ou que si le nouveau délai est expiré, les arbitres jugent sur les seuls pièces et mémoires remis (*voyez page 94*), il faut entendre remis *à temps utile ;* et non pas remis, par exemple, par une des parties refusantes, à laquelle il auroit été fait sommation de les remettre dans un délai de dix jours, donnée après ce délai.

Autrement il seroit parfois impossible aux arbitres de juger dans le délai de rigueur, et hors duquel tous leurs pouvoirs expirent, aux termes du Code Napoléon, qu'il faut suivre dans le sens littéral du Code de Commerce à ce sujet. (*Voyez* des ARBITRAGES ordinaires).

L'associé de mauvaise foi pourroit alors se faire luimême un moyen d'annuller tout compromis, en produisant ses pièces la veille ou le jour même de l'échéance du délai dans lequel le jugement devra être nécessairement rendu, et c'est cet inconvénient que le législateur a voulu éviter, en statuant que les arbitres jugeront sur les seuls pièces et mémoires qui leur auront été remis (*à temps*), comme on vient de le dire.

Dans le cas de retard fatal de production de pièces, la partie qui s'y sera exposée sera ce qu'on appeloit autrefois dans les tribunaux *fort-clos*, c'est-à-dire qu'elle

---

58. Les arbitres peuvent, suivant l'exigeance des cas, proroger le délai pour la production des pièces.

59. S'il n'y a renouvellement de délai, ou si le nouveau délai est expiré, les arbitres jugent sur les seules pièces et mémoires remis.

ne pourra plus produire ses pièces, ou que, si elle les produit, les arbitres pourront n'y avoir égard, et ne juger que sur celles qui auroient été produites dans un temps utile.

Mais cette production étant tardivement faite, et les arbitres se trouvant dans l'impossibilité de juger sur toutes les pièces, il faudra que leur jugement constate ce retard, et comment le droit de juger sur les seules pièces remises en temps utile, leur est avenu.

Si l'une des parties n'a produit aucune pièce, le jugement fera mention de ce défaut de production, ou bien il portera que le refusant n'a pas produit dans le délai prescrit par la loi, et établir ce fait, en rapprochant la date de la sommation ou du délai fixé pour la production et celle du jour où cette production auroit été faite après le délai fixé par cette sommation ou par la décision arbitrale portée exprès.

Toute contestation d'entre associé et pour raison de société d'entre eux, devant être jugée par deux arbitres, d'abord seuls nommés à cet effet, il sera possible que chacun ait son avis sur la généralité des points de difficulté à décider, ou peut-être sur quelques-uns de ces points de difficulté. Dans ce cas, il ne pourra exister de jugement, s'il ne leur est adjoint un tiers arbitre dont l'avis, tel qu'il soit, sera prépondérant (décisif), quant aux points sur lesquels les deux arbitres auront été d'avis différens.

Pour lors les deux arbitres nommeront d'accord ce sur-arbitre ; s'ils ne sont pas d'accord sur cette nomination, si l'un veut un *tel* pour sur-arbitre, et que l'autre en veuille un autre, le sur-arbitre sera nommé par le tribunal de commerce (1).

Ce cas arrivant, les arbitres, au lieu de prononcer une décision définitive sur les points à juger, constateront dans leur procès-verbal d'instruction, dans le préambule du jugement à rendre, chacun leur avis,

(1) *Code de Comm.*

Art. 60. En cas de partage, les arbitres nomment un sur-arbitre, s'il n'est nommé par le compromis ; si les arbitres sont discordans sur le choix, le sur-arbitre est nommé par le tribunal de commerce.

et étant d'accord sur la nomination d'un sur-arbitre, le nommeront ensuite ; ou, n'étant pas d'accord sur cette nomination, énonceront cette discordance, en nommant chacun le sur-arbitre qu'il aura choisi, ou sans le nommer.

Que ce sur-arbitre ait été nommé par chacun des arbitres, ou qu'il ne l'ait pas été, ils se présenteront, ou l'un d'eux, au tribunal qui nommera ce sur-arbitre.

Cette nomination pourra, on croit même pouvoir dire, *devra* être faite par ordonnance portée sur le procès-verbal même des arbitres, signée du président du tribunal, comme ne devant faire qu'un avec le jugement qui sera rendu par le tiers-arbitre ainsi nommé, et tout ce qui l'aura précédé et aura été avant fait par les deux arbitres seuls.

Tout jugement arbitral doit, ainsi que tous ceux des autres tribunaux, être motivé.

Ces arbitres n'ayant qu'une mission privée sans autorité, il faut recourir à l'autorité publique pour faire sanctionner par elle leurs décisions qui, sans cette sanction, n'auroient que le caractère des conventions ordinaires non revêtues de signatures auxquelles la foi universelle et l'obéissance sont dues. En conséquence, le jugement définitif sera rendu exécutoire par le président du tribunal.

Tous jugemens appartenant également et à ceux en faveur desquels ils ont été rendus, et à ceux contre lesquels ils l'ont été, tout jugement faisant titre, la perte ou l'égarement des jugemens arbitraux ne peuvent être hasardés. Pour les prévenir, il a bien fallu ordonner leur remise dans un dépôt public ; ils doivent être déposés au greffe du tribunal qui a le droit d'en ordonner l'exécution ; ils seront transcrits sur les registres (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 61. Le jugement arbitral est motivé.

Il est déposé au greffe du tribunal de commerce.

Il est rendu exécutoire sans aucune modification, et transcrit sur les registres, en vertu d'une ordonnance du président du tribunal, lequel est tenu de la rendre pure et simple, et dans le délai de trois jours du dépôt au greffe.

Quand peut-on appeler d'un jugement arbitral ou autrement se pourvoir contre lui ?

On pourra se pourvoir contre le jugement des arbitres par appel ou en cassation, si l'on n'a pas renoncé à ce droit général (1).

La renonciation dont il s'agit ici doit donc être faite par le compromis même et réciproque, ou par acte postérieur aux actes judiciaires portant nomination d'arbitres, ou lorsque, sur citation, les parties consentiront une nomination d'arbitres par déclaration faite au même instant, dont le jugement fera mention ainsi que de la nomination des arbitres.

Veuves et héritiers d'associés, ou ayans-cause d'associés, doivent-ils faire juger aussi leurs contestations avec les associés du défunt par arbitres ?

Les difficultés qui pourroient s'élever entre des veuves des héritiers ou ayans-cause des associés, c'est-à-dire, ayant entre autres leurs droits ou une partie de leurs droits cédés, ainsi que cela peut être, aux termes de l'article 1861 du Code Napoléon, ci-devant rapporté (*voyez* page 88), ou comme légataire ou donataire (étant aux droits des associés défunts, en vertu d'un testament, ou en conséquence d'une donation à cause de mort), à raison de la société, seront, d'après les mêmes principes, jugés par des arbitres, et en suivant les mêmes formes, si ces veuves, héritiers ou ayans-cause de ces associés, sont tous majeurs.

Si parmi eux il se trouve des mineurs, dont les intérêts ne peuvent, en aucun temps, ni sous quelque prétexte que ce soit, être soustraits de la sauve-garde des tribunaux, leurs tuteurs ne pourront pas renoncer à l'appel (2).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 52. Il y aura lieu à l'appel du jugement arbitral ou au pourvoi en cassation, si la renonciation n'a pas été stipulée. L'appel sera porté devant la cour d'appel.

(2) Art. 62. Les dispositions ci-dessus sont communes aux veuves, héritiers ou ayans-cause des associés.

63. Si des mineurs sont intéressés dans une contestation pour raison d'une société commerciale, le tuteur ne pourra renoncer à la faculté d'appeler du jugement arbitral.

Il a été de tout temps reconnu en principe, en matière civile, que le défaut d'exercice d'un droit, de la part de celui auquel il étoit acquis, pendant un certain temps déterminé par la loi, équivaudroit à son abandon obsolu, ce qu'on appelle *prescription*.

Ce principe a été également consacré par le législateur, en matière de commerce, pour lettres de change, billets à ordre, ainsi qu'on le verra ci-après; il étoit juste de l'appliquer aux veuves, héritiers ou ayans-cause de certains associés; l'appliquer à quelque délai que ce fût, aux associés liquidateurs, c'est-à-dire, aux associés qui se sont chargés ou ont consenti d'être chargés de liquider la société, de faire tous les recouvremens, de payer les dettes de la société, d'effectuer la masse de profits libres à partager, c'eût été les rendre maîtres du sort de plusieurs intéressés à la liquidation.

Le législateur, en conséquence, a déclaré que toute action contre les veuves, héritiers ou ayans-cause des associés, seroient prescrites cinq ans après la fin ou la dissolution de la société, si l'un ou l'autre de ces actes avoit été enregistré et affiché, et si depuis ces formalités remplies, la prescription n'avoit pas été interrompue, à leur égard, par aucune poursuite judiciaire (1); (c'est-à-dire si, pendant cinq ans, ceux qui avoient des droits à exercer contre ces veuves, héritiers ou ayans-cause d'associés, n'ont exercé aucune poursuite contre eux, ne les ont fait assigner comme représentant ces associés, ou n'ont exercé contre eux, à ce titre, aucune autre poursuite résultante de leurs titres contre ces mêmes associés.)

Le jugement des contestations entre associés par des arbitres, peut donner lieu à beaucoup d'accidens à raison desquels les arbitres seront obligés de recourir à

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 64. Toutes actions contre les associés non liquidateurs et leurs veuves, héritiers ou ayans-cause, sont prescrites cinq ans après la fin ou la dissolution de la société, si l'acte de société qui en énonce la durée ou l'acte de dissolution a été affiché et enregistré conformément aux articles 42, 43, 44 et 46; et si, depuis cette formalité remplie, la prescription n'a été interrompue, à leur égard, par aucune poursuite judiciaire.

ce que prescrit le Code de Procédure, quant aux arbitrages ordininaires.

Ces arbitrages étant permis à raison de toutes les opérations de commerce, comme pour jugement de toutes contestations en matière civile, on en donnera toutes les règles avec leurs applications diverses.

Dans le chapitre de ces arbitrages, on notera particulièrement les articles de loi applicables aux arbitrages d'entre associés ainsi qu'à tous autres. On y aura donc recours en cas de besoin.

DES SÉPARATIONS DE BIENS.

On appelle séparation de biens la clause contenue en contrat de mariage, par laquelle les futurs époux sont convenus que les biens de la femme, ou partie seulement de ses biens, n'entreroient pas en communauté, et pourroient être régis et administrés par la femme seule, qui en auroit aussi seule la jouissance ; mais sans pouvoir les vendre, échanger, engager ou hypothéquer que du consentement de son mari, toujours responsable de ces aliénations, ou sans autorisation de justice à défaut de celle du mari.

La séparation de biens d'entre mari et femme déclarés communs en biens par leur contrat de mariage, peut aussi s'opérer par jugement rendu exprès au civil, sur demande formée par la femme contre le mari pour des causes que le législateur a déterminées.

La séparation de biens ne peut jamais être demandée par le mari.

Le divorce ou la séparation de corps d'entre mari et femme opère aussi séparation de biens entre eux.

La séparation de biens stipulée (convenue) au contrat de mariage s'effectue de plein droit. Il n'en est pas de même de celle prononcée en justice ; il ne suffit pas pour que cette séparation ait son effet, qu'il ait été obtenu jugement qui ait prononcé que la femme seroit et demeureroit séparée de biens d'avec son mari ; il faut encore que cette séparation ait été effectuée dans les formes prescrites par la loi, autrement la communauté subsiste toujours.

Il peut encore résulter d'un contrat de mariage une espèce de séparation de biens plus gênante que celle ordinaire.

Toute femme mariée sous le régime dotal a le droit de déclarer que tels ou tels biens seront paraphernaux.

L'administration et jouissance des biens déclarés paraphernaux appartient à la femme seule.

Cette déclaration établit une espèce de séparation de biens.

Tous les biens de cette femme ou partie de ses biens constitués dotaux, sont inaliénables; ces biens dotaux ne peuvent être vendus qu'en certains cas fixés par le législateur, et ne peuvent servir de garantie pour le commerce exercé par la femme.

C'est de toutes ces sortes de séparations dont il va être parlé dans l'intérêt de ceux qui voudroient se lier d'affaires avec les femmes faisant le commerce.

Les séparations par contrat de mariage ne seroient pas connues si elles n'étoient rendues publiques. L'ignorance de cette situation de la femme, quant au pouvoir le plus ordinaire du mari sur ces biens, pourroit donner lieu à des erreurs graves à l'égard de tous ceux qui auroient intention de commercer avec *telle* ou *telle* femme exerçant elle-même le commerce; *tel* n'auroit pas donné sa confiance, n'auroit pas fait crédit à *telle* femme s'il l'avoit sue séparée de biens, ou s'il n'avoit su qu'elle n'étoit pas séparée de biens d'avec son mari. Le mari dissipateur et maître des biens de sa femme peut en éloigner tout crédit; la femme séparée peut seule l'attirer par une conduite régulière et non gênée par la puissance maritale. La jeunesse, l'étourderie, l'inconséquence de la femme hors de la puissance maritale, peut ne pas inspirer la confiance nécessaire, et sans laquelle le commerce ne peut avoir aucune activité. Le mari séparé de biens peut aussi ne pas obtenir lui-même cette confiance, faute de fortune à lui, et plus encore par crainte d'envahissement de la part de sa femme, ou au moins sous son nom de celle que d'autres lui auroient confiée.

La publication des contrats de mariage des époux, dont l'un est commerçant, est donc indispensable pour

mettre à même de refuser ou d'accorder cette confiance.

Aussi tout contrat d'entre époux dont l'un est commerçant, qu'il y ait ou non entre eux communauté de biens, doit-il être affiché (1).

Tout jugement de séparation doit l'être également, ainsi qu'on le verra dans un moment.

Il y a plus, toute demande en séparation de biens doit être aussi affichée (2).

Tout créancier de la femme ou du mari a le droit de s'opposer à la séparation demandée.

Tout créancier ne peut être empêché de suivre l'exécution de ses titres contre la femme et le mari, si les

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 67. Tout contrat de mariage entre époux dont l'un sera commerçant, sera transmis par extrait, dans le mois de sa date, aux greffes et chambres désignés par l'art. 872 du Code de Procédure civile, pour être exposé au tableau, conformément au même article.

Cet extrait annoncera si les époux sont mariés en communauté, s'ils sont séparés de biens, ou s'ils ont contracté sous le régime dotal.

68. Le notaire qui aura reçu le contrat de mariage sera tenu de faire la remise ordonnée par l'article précédent, sous peine de cent francs d'amende, et même de destitution et de responsabilité envers les créanciers, s'il est prouvé que l'omission soit la suite d'une collusion.

69. Tout époux séparé de biens ou marié sous le régime dotal, qui embrasseroit la profession de commerçant postérieurement à son mariage, sera tenu de faire pareille remise dans le mois du jour où il aura ouvert son commerce, à peine, en cas de faillite, d'être puni comme banqueroutier frauduleux.

70. La même remise sera faite, sous les mêmes peines, dans l'année de la publication de la présente loi, par tout époux séparé de biens ou marié sous le régime dotal, qui, au moment de ladite publication, exerceroit la profession de commerçant.

Quant à l'art. 872 du Code de Procédure, relaté dans l'article 67 ci-dessus, il se trouve dans la série des articles du Code de Procédure, concernant les formalités à suivre sur demande et pour exécution de séparation de biens.

(2) 65. Toute demande en séparation de biens sera poursuivie, instruite et jugée conformément à ce qui est prescrit au Code Napoléon, liv. 3, tit. 5, chap. 2, sect. 3, et au Code de Procédure civile, 2ᵉ partie, liv. 1, titre 8.

66. Tout jugement qui prononcera une séparation de corps ou un divorce entre mari et femme dont l'un seroit commerçant, sera soumis aux formalités prescrites par l'article 872 du Code de Procédure civile; à défaut de quoi, les créanciers seront toujours admis à s'y opposer, pour ce qui touche leurs intérêts, et à contredire toute liquidation qui en auroit été la suite.

formalités pour le complément du jugement de séparation n'ont pas été observées.

Les formalités à suivre pour effectuer une séparation de biens d'entre mari et femme, déclarés être communs en biens par leur contrat de mariage, sont réglées par le Code Napoléon et le Code de Procédure.

Telles sont ces formalités.

La séparation de biens ne peut être poursuivie qu'en justice par la femme dont la dot est mise en péril, et lorsque le désordre des affaires du mari donne lieu de craindre que les biens de celui-ci ne soient point suffisans pour remplir les droits et reprises de la femme.

Toute séparation volontaire est NULLE (ne peut produire aucun effet, au moins à l'égard des tiers, de tout autre que le mari et la femme). *Code Napoléon*, art. 1443.

La séparation de biens, quoique prononcée en justice, est *nulle* (n'aura aucun effet, ni à l'égard du mari, ni de tout autre), si elle n'a point été exécutée par le paiement réel des droits et reprises de la femme, effectué par acte authentique, c'est-à-dire, certifié (par acte passé devant notaire), ou au moins par des poursuites *commencées dans la quinzaine* qui a suivi le jugement, et non interrompues depuis. *Idem*, art. 1444.

Ainsi donc, tant que la femme commune en biens avec son mari aux termes de leur contrat de mariage, et qui en auroit obtenu jugement de séparation d'avec lui, ne représentera pas l'acte authentique du remboursement qui lui aura été fait par son mari, ou ne justifiera pas de poursuites par elle faites contre son mari pour obtenir ce remboursement, et continuées depuis jusqu'à preuve qu'elle n'en pouvoit exercer aucunes autres pour faire effectuer son remboursement, tous créanciers de son mari pourront la poursuivre eux-mêmes comme commune, et la forcer à les payer.

Ces créanciers pourront la faire saisir dans ses meubles, faire vendre ses immeubles faisant partie de la communauté d'entre elle et son mari, comme si leur séparation n'avoit pas été prononcée.

Par ces mots, *non interrompues depuis*, le législateur n'a entendu parler que des poursuites possibles, et non

de poursuites frustratoires ou inutiles à faire contre le mari.

Par exemple, une femme fortunée aura épousé un homme sans biens, dont la conduite irrégulière et peut-être débordée, lui donneroit lieu de craindre de voir toute sa fortune dévorée par lui, s'il en restoit plus long-temps l'administrateur ; aura demandé et obtenu sa séparation en justice, le mari n'ayant aucun bien, la femme n'aura autre chose à faire, que de faire saisir et vendre les meubles de la communauté, et en toucher le prix dont elle donnera quittance devant notaire.

Si les meubles communs appartenoient à la femme aux termes de son contrat de mariage, elle n'aura qu'un commandement à faire à son mari, de lui rembourser ses droits et reprises, et par suite de ce commandement faire constater par procès-verbal que son mari n'a aucun bien saisissable.

Elle aura satisfait à la loi autant qu'il étoit possible, pourvu que ces premières poursuites, pourvu que le commandement tendant à saisir ait été fait dans la quinzaine, à compter du jour de l'obtention du jugement.

Toute séparation de biens doit, avant son exécution, être rendue publique par l'affiche sur un tableau à ce destiné, dans la principale salle du tribunal de première instance; et si le mari est marchand, banquier ou commerçant, dans celle du tribunal de commerce du lieu de son domicile, et ce *à peine de nullité* de son exécution. *Code Napoléon, art.* 1446. — (*Voyez* cependant l'art. 872 du Code de Commerce, ci-après, qui exige encore d'autres formalités, quant à la séparation de biens d'entre commerçans).

Le jugement qui prononce la séparation de biens, remonte, quant à ses effets, au jour de la demande. *Même* art. du *Code Napoléon*, 144[illegible].

Aucune des dettes contractées par le mari, à compter de la demande en séparation, ne devra être supportée par la femme qui se sera mise en règle, quant à l'exécution du jugement qui aura prononcé cette séparation.

A l'égard des dettes antidatées du mari, des titres de créance contre lui qu'il auroit souscrits depuis cette de-

mande, et datés d'avant, ce sera à la femme à prouver ce fait pour s'en faire décharger, ou autrement les faire déclarer nuls quant à elle.

Les créanciers personnels de la femme ne peuvent, sans son consentement, demander la séparation de biens.

Néanmoins, en cas de faillite ou de déconfiture du mari, ils peuvent exercer les droits de leur débitrice, jusqu'à concurrence du montant de leurs créances. *Code Napoléon*, art. 1446.

Déconfiture, signifie l'état où se trouve réduit une personne dont tous les biens, meubles et immeubles ont été vendus en justice, et n'ont pu acquitter ses dettes, et restant ainsi sans ressource ni crédit.

Si la femme y consent, ses créanciers personnels, tels que ceux qui font des affaires de commerce avec elle, peuvent en tout temps, et pour leur intérêt, demander sa séparation de biens si elle est commune avec son mari.

Si le mari fait faillite, ou dans le cas de sa déconfiture, les créanciers personnels à la femme peuvent, sans elle, qu'elle y consente ou non, demander la séparation de ses biens d'avec ceux de son mari, jusqu'à concurrence de ce qui leur est dû, c'est-à-dire faire ordonner en justice qu'il leur sera réservé, et pour eux seuls, une portion des biens de la femme commune, à laquelle les créanciers du mari ne pourront toucher, sur laquelle les créanciers du mari ne pourront exercer aucune poursuite.

Par exemple, une femme commune fait le commerce; le mari exerçant un autre état, se comporte si mal qu'il y a lieu de craindre qu'il ne se ruine et sa femme avec lui; les créanciers de la femme, d'accord avec elle, peuvent demander qu'elle soit séparée, afin que les créanciers du mari ne puissent exercer aucune poursuite sur le fonds de commerce de la femme, comme gage particulier de ses propres créanciers, comme marchande.

Ou bien si le mari est en faillite, ou s'il tombe en déconfiture, les créanciers de la femme commerçante

pourront, sans elle, demander contre les créanciers du mari, qu'il leur soit réservé une portion des marchandises du fonds de commerce de la femme, suffisante pour les payer, et dont la vente ne s'opérera qu'à leur seul profit.

Sans cette précaution, les créanciers du mari pourroient être payés aux dépens de ceux qui auroient confié à la femme leurs marchandises.

L'une ou l'autre de ces demandes a pour but de fair établir, pour les créanciers de la femme, un privilége particulier, qui, n'étant pas de droit commun, ne peut exister que par jugement rendu exprès.

Aucune demande en séparation de biens ne pourra être formée sans une autorisation préalable que le président du tribunal devra donner sur la requête qui lui sera présentée à cet effet; pourra néanmoins le président, avant de donner l'autorisation, faire les observations qui lui paroîtront convenables. *Code de Procéd.*, *art.* 865.

Cet article ne concerne que les femmes demandant leur séparation.

Le greffier du tribunal inscrira, sans délai, dans un tableau placé à cet effet dans l'auditoire, un extrait de la demande en séparation, lequel contiendra :

1° La date de la demande.

2° Les noms, prénoms, profession et demeure des époux.

3° Les noms et demeure de l'avoué constitué (par la femme demandant sa séparation), qui sera tenu de remettre à cet effet cet extrait au greffier, dans les trois jours de la demande. *Code de Procéd.*, *art*. 866.

Pareil extrait sera inséré dans des tableaux placés à cet effet dans l'auditoire du tribunal de commerce, dans les chambres d'avoués de première instance, et dans celle des notaires, le tout dans les lieux où il y en a ; lesdites insertions seront certifiées par les greffiers et par les secrétaires des chambres. *Idem*, *art.* 867.

Le même extrait sera inséré, à la poursuite de la femme, dans l'un des journaux qui s'imprime dans le lieu où siége le tribunal, et s'il n'y en a pas, dans l'un de ceux établis dans le département, s'il y en a.

Ladite insertion sera justifiée, ainsi qu'il est dit au titre de *la saisie immobilière* (1). *Idem, art.* 868.

Il ne pourra être, sauf les actes conservatoires (sauf tout ce qui peut tendre à assurer l'exercice des droits de la femme), prononcé sur la demande en séparation, aucun jugement qu'un mois après l'observation des formalités ci-dessus prescrites, et qui seront observées, *à peine de nullité* qui pourra être opposée par le mari ou par ses créanciers. *Idem, art.* 868.

L'aveu du mari ne fera pas preuve, lors même qu'il n'y auroit pas de créanciers. *Idem, art.* 870.

Les créanciers du mari pourront, jusqu'au jugement définitif, sommer l'avoué de la femme, par acte d'avoué à avoué, de leur communiquer la demande en séparation et les pièces justificatives, même intervenir pour la conservation de leurs droits, sans préliminaires de conciliation. *Idem, art.* 871.

Intervenir, c'est se rendre partie dans un procès. Dans celui de séparation de biens, tout créancier du mari a le droit de se joindre à lui pour empêcher la séparation; il peut même, sans lui, tout tenter pour l'empêcher au cas où il existeroit un concert entre le mari et la femme pour la faire réussir.

Le jugement de séparation sera lu publiquement, l'audience tenante, au tribunal de commerce du lieu, s'il y en a; extrait de ce jugement contenant la date, la désignation du tribunal où il a été rendu, les noms, prénoms, profession et demeure des époux, sera inséré sur un tableau à ce destiné, et exposé pendant un an dans l'auditoire des tribunaux de première instance et de commerce du domicile du mari, même lorsqu'il ne sera pas négociant, et s'il n'y a pas de tribunal de commerce, dans la principale salle de la maison commune du domicile du mari. Pareil extrait sera inséré

---

(1) La justification dont il s'agit se fait comme pour celle de l'insertion dans les journaux de toute saisie immobilière (tendante à faire vendre les immeubles des débiteurs), par la représentation de la feuille du journal où l'annonce a été faite, signée de l'imprimeur, dont la signature doit être légalisée par le maire, art. 683 du *Code de Procédure*.

au tableau exposé en la chambre des avoués et notaires, s'il y en a.

La femme ne pourra commencer l'exécution du jugement, que du jour où les formalités ci-dessus auront été remplies, sans que néanmoins il soit nécessaire d'attendre l'expiration du susdit délai d'un an, le tout sans préjudice des dispositions portées en l'article 1444 du Code Napoléon (*voyez* page 103). *Code de Procédure, art.* 872.

Si les formalités prescrites ont été observées, les créanciers du mari ne seront plus reçus, après l'expiration du délai dont il s'agit dans l'article précédent, à se pourvoir par *tierce opposition* contre le jugement de séparation.

Beaucoup de jugemens rendus entre deux personnes seulement, peuvent avoir leur exécution contre tous autres sans lesquels ils auroient été rendus, tels entre autres, comme on peut le voir, les jugemens de séparation de biens à l'égard des créanciers du mari. Cette exécution ne peut être empêchée qu'au moyen d'une *tierce opposition*, qu'au moyen de l'exercice du droit que la loi a reconnu pour tous ceux avec lesquels un jugement dont on voudroit faire usage contre eux n'auroit pas été rendu, de faire juger qu'il ne leur est pas applicable.

Les articles des Codes Napoléon et de Procédure qu'on vient de rapporter intéressent, quant aux séparations de biens, tous les commerçans, soit sous le rapport de commerçans à commerçans, soit sous celui de commerçans à tous autres ; c'est pour cela qu'on a cru ne pas devoir les omettre ici.

Au moyen du tableau qu'on en a formé, tout commerçant sera toujours à même de faire valoir ses droits dans toutes les circonstances où son intérêt seroit de s'opposer à une séparation de biens quelconque, ou de se soumettre aux pertes qu'elle pourroit lui faire inévitablement éprouver, s'il ne l'a pas repoussée en usant des moyens que la loi a mis à sa disposition.

DES BOURSES DE COMMERCE.

Qu'est-ce que Bourse de Commerce?

On appelle *bourse de commerce* la réunion journalière, à heure fixe, autorisée par le gouvernement, de tous les commerçans ou banquiers, et des agens de change et courtiers d'une même ville, dans un lieu à ce exprès destiné, où l'on peut faire toutes sortes de négociations de commerce, telles qu'achats et ventes, cession ou transport de toutes espèces de marchandises, d'effets publics (de toutes obligations du gouvernement, d'actions des sociétés anonymes approuvées par lui), de toutes lettres de change, billets à ordre ou autres effets négociables par la simple voie de l'endossement, ou au moyen de formalités peu gênantes, selon que la loi l'a prescrit ou l'a permis; enfin toutes espèces de conventions pour assurances de marchandises voiturées par mer ou par eau, ou pour prix de leurs transports, avec des capitaines de navires, patrons de barques ou autres voituriers par eau ou par terre.

Par cours des effets publics, et autres, on doit entendre le prix moyen auquel toutes leurs négociations en bourse (leur cession et transport d'une main à l'autre, et pour chacun d'eux) ont été chaque jour consommées.

Par exemple, tel effet public ou tout autre a été négocié (cédé) pour un demi pour cent de perte ou de profit, puis pour un pour cent, puis pour un et demi.

Le cours a donc été de un pour cent de profit ou perte, le demi pour cent en-dessus ou en-dessous, étant les deux extrêmes de toutes les négociations faites.

Ce cours peut être au *pair*, c'est-à-dire sans profit ni perte.

Ce cours des effets publics, et autres, ainsi que celui de toutes les conventions relatives à achats ou ventes de marchandises, prix des assurances ou de voiture et

transport, se constate jour par jour, selon qu'il est prescrit par des réglemens particuliers de police (1).

Il en est de même de ce qu'on appelle *change*.

Le change est de deux espèces.

L'un réel, ou d'usage, indépendant de toute législation, et résultant de la différence des valeurs intrinsèques des diverses monnaies de chaque pays par rapport à tout autre.

L'autre, conventionnel.

Le premier n'a pour objet que de ne pas perdre, par l'échange, sur la masse de matières d'or ou d'argent, ou autre, employée sous le nom de monnaie comme signe représentatif de toutes choses, qui existe dans le pays qu'on habite.

L'autre n'est qu'un profit accordé par toute personne qui veut s'épargner l'embarras et les risques inséparables de tout transport d'argent monnayé, ou en barres, à celui qui, au moyen d'un ordre qu'il donne, de payer la même somme, lui en garantit la remise dans le lieu où il veut, ou a intérêt que ce transport soit effectué.

Le change réel, ou d'usage, ne varie qu'autant que les monnaies sont elles-mêmes accidentellement changées quant à leurs titres, c'est-à-dire quant à ce qu'elles contiennent d'or ou d'argent fin, et de portion de tout autre métal qu'on nomme *alliage*.

Ce change a lieu de nation à nation, toutes étant également intéressées à attirer chez elles, ou à empêcher qu'il n'en sorte une masse quelconque d'or ou d'argent dont elles ont besoin, ou qu'elles possèdent pour

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 71. La bourse de commerce est la réunion qui a lieu, sous l'autorité du gouvernement, des commerçans, capitaines de navire, agens de change et courtiers.

72. Le résultat des négociations et des transactions qui s'opèrent dans la bourse, détermine le cours du change, des marchandises des assurances, du fret ou nolis, du prix des transports par terre ou par eau, des effets publics et autres dont le cours est susceptible d'être coté.

73. Ces divers cours sont constatés par les agens de change et courtiers, dans la forme prescrite par les réglemens de police généraux ou particuliers.

solder leurs acquisitions d'importation qu'il leur est impossible de balancer par leurs exportations.

Il n'est qu'une estimation réciproque de monnaie à monnaie, à l'effet d'effectuer le paiement du créancier dans la valeur de celle de son pays.

Le change conventionnel est le profit accordé par toute personne, à celle qui lui garantit et lui fait effectuer la remise des sommes qu'il désire ou qu'il est forcé de déplacer, dans un lieu par elle indiqué.

L'un et l'autre de ces changes se constatent jour par jour aussi en bourse, selon les opérations de remises d'une nation à une autre, ou selon le taux auquel se sont faites les mêmes remises de ville à ville, place de commerce dans un même empire.

Il en est de même à l'égard du taux des assurances, et du prix des transports par mer ou par eau.

L'escompte des effets de commerce (lettres de change ou billets à ordre) n'est pas un change, c'est le profit d'un prêt sur gage de l'effet de commerce dont les fonds ont été comptés avant son échéance, sous la garantie du souscripteur de l'effet négocié, et encore sous celle de celui qui l'a cédé à prix d'argent qu'on appelle endosseur.

Des Agens de change et Courtiers.

Les agens de change et courtiers sont des agens intermédiaires de toute espèce de commerce ou d'échange de valeurs, toujours utiles et même souvent nécessaires entre l'acheteur et le vendeur, entre les assureurs et les assurés, entre les entrepreneurs de transports de toutes marchandises et ceux qui les emploient (1).

Chacun d'eux a des attributions déterminées par la loi.

Les agens de change ont seuls le droit de faire les

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 74. La loi reconnoît, pour les actes de commerce, des agens intermédiaires, savoir : les agens de change et les courtiers.

75. Il y en a dans toutes les villes qui ont une bourse de commerce. Ils sont nommés par l'Empereur.

négociations des effets publics, et autres susceptibles d'être *cotés* en bourse (ceux auxquels tous les commerçans sont dans l'usage d'accorder une confiance unanime eu égard au crédit mérité dont jouissent ceux dont ils portent les signatures et certifient les obligations commerciales).

Négocier des effets publics ou autres, c'est les céder, les transporter à d'autres, soit en échangeant ceux d'une même espèce à raison d'échéances plus ou moins rapprochées, soit en échangeant ceux-ci contre d'autres d'une autre espèce ou payables en d'autres lieux, soit en les donnant comme prix de marchandises fournies ou à fournir, soit en prenant engagement de fournir pour ces marchandises des effets de *telles* ou *telles* places indiquées à l'avance, le tout en observant des formalités essentielles pour opérer la transmission légale de leur propriété de la part du cédant à tout autre, et leur faire produire tous les effets de cette propriété.

Le ministère des agens de change n'est pas indispensable pour toutes ces sortes de négociations, tous commerçans peuvent les faire eux-mêmes; mais s'ils ne les font pas, elles ne peuvent être faites à leur place par aucun autre *que par des agens de change.*

Ces agens sont institués pour ne pas exposer les commerçans à donner leur confiance au premier venu, et surtout pour les préserver du malheur d'être la dupe d'aucun intrigant.

L'agent de change est revêtu par la loi elle-même d'un caractère dont la base doit être une probité à toute épreuve. Jamais l'agent de change ne doit se permettre de négocier aucun autre effet, que ceux reconnus comme effets publics, ou revêtus de signatures de commerçans exerçant loyalement et publiquement leur état.

Ils ne doivent jamais se prêter à aucune manœuvre pour inspirer la confiance ou l'éloigner.

Droits particuliers ou communs des Agens de change.

Les agens de change ont seuls le droit de négocier les effets publics et autres susceptibles d'être cotés en bourse, lorsque les négocians ne peuvent ou ne veulent

les négocier eux-mêmes entre eux, et d'en constater le cours (le taux journalier de cession).

Ils peuvent faire les négociations avec les courtiers des marchandises des ventes ou achats de matières métalliques; seuls, ils ont le droit de constater le cours de ces matières (1).

Le constaté du cours journalier des effets publics, des effets susceptibles d'être *cotés* en bourse et des matières métalliques, ne peut être divisé entre plusieurs espèces d'agens intermédiaires du commerce.

Autrement les effets publics seroient livrés à l'agiotage le plus avilissant, aux spéculations désastreuses des usuriers capitalistes, ou à l'avidité mercenaire des premiers venus. Personne n'en établissant aucun prix fixe, autant vaudroit qu'aucun des effets publics ne fût négociable, et cet ordre de choses n'est pas admissible.

Les effets publics ne sont, comme les lettres de change, qu'un supplément à la masse de numéraire existant dans un état.

Le gouvernement ainsi que le commerce le mieux administré a besoin de crédit.

Il peut moins qu'aucun commerçant restreindre ou différer à volonté l'exécution de certains projets d'utilité publique; il est souvent forcé, à raison de cette utilité qui ne sera sentie que par la génération qui va naître ou dont elle seule doit recueillir tous les profits, et encore à raison d'autres circonstances relatives de prévoyance *ou* d'à propos de politique extérieure, de se servir de son crédit et d'anticiper sur ses revenus.

Rien ne doit pouvoir nuire à ce crédit, sa sauvegarde ne peut exister que dans l'une des corporations

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 76. Les agens de change, constitués de la manière prescrite par la loi, ont seuls le droit de faire les négociations des effets publics et autres susceptibles d'être cotés; de faire pour le compte d'autrui les négociations des lettres de change ou billets, et de tous papiers commerçables, et d'en constater le cours.

Les agens de change pourront faire, concurremment avec les courtiers de marchandises, les négociations et le courtage des ventes ou achats des matières métalliques. Ils ont seuls le droit d'en constater le cours.

intermédiaires du commerce, que la loi a créée pour l'activer et en mettre toutes les opérations à l'abri de la cupidité désordonnée et partielle de trop d'agens voraces, sans honneur et sans responsabilité ni effective, ni morale au moins.

Tout ceci s'applique également, mais à d'autres égards, aux papiers ou effets négociables de commerce. Les opérations de ce qu'on appelle l'honneur des négocians, le thermomètre de la confiance, qu'on peut et qu'on doit accorder à chacun d'eux, ne peut être exposé au souffle glaçant de la jalousie et de l'envie, ou réchauffé à propos, d'aucune intrigue ourdie pour faire des dupes.

Les matières métalliques en barres ou en grands poids, représentent plus que toutes autres marchandises des espèces, par leurs valeurs relatives et intrinsèques, et presque invariables; par cette raison des masses de métaux quelconques remplacent souvent le numéraire dans toutes sortes d'opérations commerciales. Les mêmes motifs ont donc dû déterminer à en faire constater le cours par les agens de change, et à les autoriser, comme plus au fait de leur cours actuel, à en faire concurremment le courtage avec les courtiers de commerce, qui ne s'en mêlent que comme marchandises.

Des Courtiers.

Les agens de change ne peuvent exister que dans les villes où il se trouve des bourses de commerce, parce que ce n'est que dans ces villes, comme centres du commerce relatifs à *telles* ou *telles* contrées, que les négociations de toutes espèces d'effets publics ou de commerce ont le plus ordinairement lieu.

Il n'en est pas de même des courtiers. Dans les villes de commerce de l'intérieur, des courtiers de marchandises et de transport par eau et par terre suffisent; sur les ports de mer, ces courtiers sont aussi nécessaires, mais ne suffisent pas aux opérations de commerce, infiniment plus multipliées et très-différentes en grande partie de celles du commerce de l'intérieur.

Le commerce maritime a ses moyens particuliers de

transport. Toutes les nations y exercent cette espèce d'industrie; toutes s'y trouvent mêlées, et chacune d'elles a sa langue, ses usages, ses prix particuliers pour venir et retourner. Souvent les étrangers qui abordent dans nos ports ne parlent que leur langue naturelle, ne connoissent que leur monnaie; les achats et ventes n'y ont pour objet que des masses de toutes sortes de marchandises.

Tous les ports ne sont pas au bord de la mer, beaucoup en sont très-éloignés et n'y communiquent qu'au moyen de rivières qu'elle ne rend navigables pour les navires et bâtimens, que par son flux et reflux (que par sa crue et sa retraite). Des étrangers arrivant pour ces ports et montant ces rivières, ou les descendant pour regagner la mer, ne parlant que leur langue et n'entendant pas la nôtre, ont besoin d'interprètes et de gens habitués au cours de ces rivières, qui en connoissent les passages dangereux ou non praticables pour *tels* navires ou *tels* autres, à raison de ce que chacun d'eux tire d'eau (à raison de ce que sa partie inférieure et cachée sous l'eau a plus ou moins besoin de profondeur, pour ne pas être arrêtée dans sa marche).

Sur tous les ports, le commerce d'échange qui s'y prépare, ainsi que tout autre, dont les transports ont lieu par rivières ou par fleuves, a donné naissance à un commerce particulier et intermédiaire de spéculations hasardeuses, dont les transactions ne constituant que des engagemens conditionnels subordonnés à des événemens futurs qui peuvent arriver ou ne pas arriver, ne peuvent être simplement verbales, mais doivent nécessairement être écrites, pour la sûreté réciproque de ceux qui les font. Ce commerce est celui des *assurances* et de *prêt* qu'on nomme *à la grosse*. (*Voyez* les chapitres qui traitent particulièrement de l'un et de l'autre.)

Il faut donc que, sur tous les ports de mer, indépendamment des courtiers de commerce et de transport par eau, ordinaires, il en existe d'autres, propres à faciliter la communication de tous étrangers avec nous, et de nous avec eux, qui les assistent en montant ou descendant les rivières, qui conduisent leurs navires dans ces rivières, dont le cours ou les dangers ne leur sont pas

connus; qui constatent pour ceux qui ne savent pas écrire, et à défaut de notaires, ou si ces étrangers ou autres les préfèrent, les conventions relatives au louage des navires (qu'on nomme fret ou nolis, affrétement ou nolissement), les polices, les actes d'assurances, et les actes de prêt à la grosse dont ils voudront contracter les obligations éventuelles; qui aident les étrangers pour attaquer ou se défendre dans les tribunaux, qui traduisent en notre langue tous les contrats faits en pays et langues étrangers, dont la production seroit nécessaire pour le jugement en France de contestations survenues à raison du fret ou nolis (du louage des navires), des polices d'assurances ou des obligations des emprunteurs à la grosse, auxquels ces divers contrats auroient donné lieu.

C'est par tous ces motifs que la loi a institué plusieurs espèces de courtiers (1), dont les attributions sont essentiellement différentes des courtiers de marchandises.

Des Courtiers de marchandises.

Les courtiers de marchandises ont été surtout institués pour épargner aux fabricans et manufacturiers, et aux marchands de toutes sortes, la perte de leur temps, en recherche de marchandises à leur convenance, pour faciliter la distribution et la vente des marchandises tenues en gros (dont on ne tient magasin que pour les revendre par fortes parties, sous cordes et sous balles), telles qu'elles sont apportées des lieux qui les fournissent ou d'où on les fabrique, ou les manufacture; leur mission principale est de rechercher les marchandises chez ceux qui en font le commerce en gros, pour ceux qui les emploient en nature, ou les travaillent, ou les revendent en détail, en nature

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 77. Il y a des courtiers de marchandises,
Des courtiers d'assurances,
Des courtiers interprètes et conducteurs de navires,
Des courtiers de transport par terre et par eau.

ou ouvrées ; ou de les proposer de la part de ceux qui font le gros, aux détaillans, qui peuvent avoir besoin de remplacer celles qu'ils ont vendues.

Ces propositions se font sur échantillons ou essais de montre ; les marchés se concluent par l'intermédiaire de ces courtiers.

La plus grande partie des marchandises passant ainsi par les mains des courtiers, le cours (le prix journalier) de chaque sorte de marchandises, ne pouvant être comme pour les effets publics et autres qui se négocient en bourse, que le prix moyen auquel elles auront été vendues, entre leur plus haut et leur plus bas prix du même jour, et personne plus que les courtiers ne pouvant mieux connoître ce prix, ce sont eux seuls qui ont le droit de constater ce cours, d'en tenir note jour par jour.

Les courtiers de commerce constatant le cours des marchandises, sont donc les seuls qui puissent le certifier en cas de contestations sur le prix auquel elles auroient été vendues sur marchés verbaux, les plus usités et les plus ordinaires de commerçans à commerçans (1).

Des Courtiers d'assurances.

Les courtiers d'assurances rédigent les contrats ou polices d'assurances, en concurrence avec les notaires. Le nom de *police* est assez généralement plus usité que celui de contrats.

Lorsque l'on dit que ces courtiers rédigent en concurrence avec les notaires les contrats ou polices d'assurances, il n'en faut pas conclure que tout contrat d'assurance doit être absolument passé devant notaires ou rédigé par un courtier : tout contrat d'assurance peut être passé aussi bien sous seing privé que tout autre acte. (*Voyez* des Contrats d'Assurances.)

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 78. Les courtiers de marchandises, constitués de la manière prescrite par la loi, ont seuls le droit de faire le courtage des marchandises, d'en constater le cours ; ils exercent, concurremment avec les agens de change, le courtage des matières métalliques.

Les courtiers d'assurances attestent, par leur signature, la vérité des contrats d'assurances. Enfin, ils certifient le taux des primes pour tous les voyages de mer ou de rivières (1).

Le droit accordé aux courtiers d'assurances de certifier, par leur signature, la vérité des contrats d'assurances, confirme l'observation qui précède, savoir, que tout contrat d'assurance peut être passé sous seing privé, toutes les parties sachant écrire.

Ce ne peut être ni pour le cas où ces courtiers auroient eux-mêmes rédigé un contrat d'assurance qu'ils auroient à l'instant signé comme officiers publics, ni pour celui où il auroit été passé devant notaire, que ce droit d'en attester la vérité par leur signature leur a été donné.

Il ne peut se rapporter et s'appliquer qu'à un seul cas que voici : les contrats d'assurances étant négociables, comme effets de commerce, ainsi qu'on peut le voir au chapitre des assurances, et un traité d'assurance ayant été passé sous seing privé et sans l'intervention ni de notaire, ni d'un courtier d'assurances au moins, il peut arriver que celui auquel on proposeroit de le céder ne l'accepte qu'à condition que sa véracité sera attestée par un courtier en ayant le droit.

Cette attestation, on doit le sentir, ne peut être qu'une légalisation des signatures des parties qui ont contracté par cette police d'assurance ; ne peut être qu'un certificat que les signatures apposées à ce contrat sont bien celles de ceux qui y sont dénommés ; ne peut être donné que par le courtier qui connoît parfaitement ces signatures, et cette connoissance doit être avérée par ce certificat même.

Les signatures ainsi certifiées, tout ce qui est con-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 79. Les courtiers d'assurances rédigent les contrats ou polices d'assurances, concurremment avec les notaires ; ils en attestent la vérité par leur signature, certifient le taux des primes pour tous les voyages de mer ou de rivière.

tenu au contrat dont il s'agit est légalement certifié par la signature du courtier.

On appelle prime pour voyage de mer ou de rivière, les paiemens ou avances d'usage local, qui se font aux mariniers ou capitaines et patron de navires sur le prix total du transport par mer ou par eau, et qui varient, quant à la quotité, en plus ou en moins, en proportion du besoin ou de la nécessité, de la sûreté ou du danger de les effectuer, dans *tel* ou *tel* temps, dans *telles* ou *telles* circonstances.

Des Courtiers interprètes et conducteurs de navires.

Les courtiers interprètes et conducteurs de navires font le courtage des affrétemens (*voyez* ce que c'est qu'affrétement au chapitre du *fret* ou *nolis*), c'est-à-dire, peuvent seuls s'entremettre pour procurer des chargemens aux capitaines ou patrons de navires, ou leur en offrir de la part de ceux qui ont des marchandises à faire transporter par mer, et à s'accorder de prix des uns aux autres, et pour chacun d'eux.

Quant à l'industrie, dont le seul objet est le transport et conduite des marchandises d'un lieu à un autre par mer, les courtiers interprètes et conducteurs de navires ont la même mission que les courtiers de commerce pour vente ou achat de marchandises, dans les lieux où ils ont droit d'exercer (1).

Ces courtiers ont aussi seuls le droit de traduire, en cas de contestation entre étrangers, ou entre Français et étrangers, tous les actes passés en langues étran-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 80. Les courtiers interprètes et conducteurs de navires font le courtage des affrétemens; ils ont, en outre, seuls le droit de traduire, en cas de contestations portées devant les tribunaux, les déclarations, chartes-parties, connoissemens, contrats, et tous actes de commerce dont la traduction seroit nécessaire; enfin, de constater le cours du fret ou du nolis.

Dans les affaires contentieuses de commerce, et pour le service des douanes, ils serviront seuls de truchemau à tous étrangers, maîtres de navire, marchands, équipages de vaisseau et autres personnes de mer.

Voyez au surplus quant à chartes-parties et connoissemens, les chapitres qui en traitent.

gères et relatifs à ces contestations, comme pièces justificatives et nécessaires pour le jugement.

Ces courtiers sont des interprètes auxquels la foi légale est due, et que le législateur a mis exprès sous la main des tribunaux de commerce, pour éviter les longueurs des contestations incidentes et intermédiaires aux contestations principales, quant à la recherche, à la nomination et réception ou admission en justice de tout autre comme interprète.

Lors des contestations d'entre étrangers, ou d'entre Français et étrangers, chacun d'eux, s'il a des titres qu'il soit nécessaire de traduire en français ou en toute autre langue, pour en justifier à son adversaire, peut s'adresser, sans autre formalité, au premier courtier interprète et conducteur de navires, pour faire faire cette traduction; et sous la signature de ce courtier, cette traduction a foi (est crue) au tribunal.

Ces courtiers sont chargés de constater le cours du fret ou nolis (du louage, des barques, navires), parce que personne ne peut mieux qu'eux avoir connoissance des prix journaliers auxquels il a été porté. Par la même raison et par suite de l'obligation qui leur est imposée de tenir notes de ce cours et de ses variations, eux seuls aussi, en cas de contestation relative au fret ou nolis, peuvent certifier son taux au jour dont il s'agit.

Ils ont le titre de conducteurs de navires, surtout comme truchemans (comme interprètes), pour le service des douanes (quant aux acquits de droits perçus au profit du gouvernement, soit lors de l'entrée, soit à la sortie du territoire français, et aux explications ou discussions inévitables entre les douaniers, les commis des douanes, et les étrangers).

Agens de change peuvent en même temps être courtiers de marchandises et courtiers interprètes et conducteurs de navires, et ceux-ci agens de change.

La multiplicité de ces différens agens intermédiaires du commerce pourroit être plus nuisible qu'utile dans certains ports ou places de commerce, dont la position et les moyens ne prêteroient pas à une très-grande ac-

tivité; dans ce cas, un même individu pourra être en même temps agent de change, courtier de marchandises et d'assurances, et courtier interprète et conducteur de navires; mais il ne pourra cumuler (exercer toutes ces commissions légales), qu'autant qu'il y sera autorisé pour le gouvernement, par l'acte même qui l'aura ainsi institué pour ce port ou cette place de commerce (1).

Des Courtiers de transport par terre et par eau.

. Les courtiers de transport par terre ou par eau, n'ont que le droit de faire le courtage des transports par terre et par eau (au moyen de la navigation intérieure sur les fleuves, rivières ou canaux), c'est-à-dire de procurer aux marins ou maîtres d'équipages de transports par mer, et aux rouliers ou entrepreneurs de roulage pour transport par terre, des chargemens, ou de leur en offrir et d'en faire les prix pour les commerçans. Ils ne doivent se mêler d'aucun autre courtage (2), parce que, d'abord, celui qui leur est permis peut n'être confié et n'est le plus communément exercé que par des gens peu instruits, et parce qu'encore il seroit trop dangereux de confier à la fois à de tels individus les moyens de faire livrer et transporter en même temps, de confiance, ces marchandises à qui et par qui ils voudroient.

Si les courtiers de transports par terre et par eau pouvoient être en même temps courtiers de marchandises, d'assurances et conducteurs de navires, ils pourroient se livrer à toutes sortes de fraudes envers le

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 81. Le même individu peut, si l'acte du gouvernement qui l'institue l'y autorise, cumuler les fonctions d'agent de change, de courtier de marchandises ou d'assurances, et de courtier interprète et conducteur de navires.

(2) Art. 82. Les courtiers de transport par terre et par eau, constitués selon la loi, ont seuls, dans les lieux où ils sont établis, le droit de faire le courtage des transports par terre et par eau; ils ne peuvent cumuler, dans aucun cas et sous aucun prétexte, les fonctions de courtiers de marchandises, d'assurances, ou de courtiers conducteurs de navires, désignées aux articles 78, 79 et 80.

gouvernement, ou les favoriser au profit de ceux qui les emploieroient, relativement aux droits de douanes ou autres ; ils pourroient même être dangereux pour les commerçans, en abusant de la confiance illimitée dont ils se trouveroient investis. Ils pourroient se prêter à des délits dont on pourroit peut-être les soupçonner, mais dont il seroit parfois trop difficile et peut-être impossible de les convaincre.

C'est pour ne pas donner lieu à tous ces inconvéniens, qu'il leur est enjoint de ne se mêler que du courtage, pour lequel ils ont été institués, et qu'il leur est défendu de se mêler d'aucun autre.

Faillis ne peuvent être agens de change ou courtiers, s'ils n'ont été réhabilités.

Tout agent de change ou courtier quelconque doit inspirer la plus entière confiance ; sans elle point de commerce, sans elle aucun exercice des attributions qui leur ont été données ; la probité la mieux reconnue ne suffit pas toujours pour inspirer cette confiance ; la mieux établie à l'égard du commerce, est celle qui se fonde sur une fidélité perpétuée à remplir tous ses engagemens : donc aucun agent de change ou courtier ne peut être aucun de ceux qui auroient fait faillite, et qui n'auroient pas été réhabilités (1).

Agens et courtiers doivent avoir des livres.

Aucune des opérations de commerce ne doit être fugitive, c'est-à-dire, ne pas être constatée par note régulière, propre à en fournir la preuve au besoin. La tenue des livres que doivent avoir les commerçans, et dont la nécessité est prouvée et admise, qui leur est impérieusement prescrite, a, entr'autre objet, de conserver les traces indestructibles de toutes leurs opérations.

Celles faites par des agens de change ou courtiers, se

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 83. Ceux qui ont fait faillite ne peuvent être agens de change ni courtiers, s'ils n'ont été réhabilités.

reliant à ces mêmes opérations, et pouvant suppléer à des omissions involontairement faites par les commerçans eux-mêmes sur leurs livres, dont la tenue est de rigueur, il faut donc nécessairement aussi que ces agens de change ou courtiers tiennent eux-mêmes des livres en règle où soient consignées, par ordre de jours et de dates, toutes les opérations qu'ils auront faites, constatant leurs espèces, nature et objets, pour qui et entre qui elles ont eu lieu, quelles en ont été les conditions. Pour que leurs registres puissent être admis en justice, lorsque leur représentation pourra être nécessaire ou ordonnée, ils doivent être tenus dans la même forme que ceux des commerçans, sans ratures, enterlignes ni transpositions, sans abréviations ni chiffres (1).

Le livre dont il est ici question à l'égard des agens de change et courtiers, n'est pas le journal des commerçans (*voyez* des *livres de commerce*, *article* 10 du Code).

La loi ne prescrit aux commerçans, quant à tous leurs livres, que de les tenir sans blancs, lacunes, ni transports en marge; elle veut une tenue bien plus régulière des registres des agens de change et courtiers : il ne doit s'y trouver ni *ratures*, ni enterlignes, ni transposition, ni *abréviations*, ni *chiffres*, parce que ces livres ne peuvent et ne doivent être que la copie des notes partielles par eux jetées à la hâte dans le cours de chaque journée, de chaque opération qu'ils auront consommée, et qu'ils ne doivent prêter à aucune erreur ou interprétation facultative ou arbitraire, mais présenter pour chaque opération, et jour par jour, pour toutes celles qu'ils auront faites, un tableau exact et sincère dont la fidélité ne puisse être en rien douteuse; contre lesquels la mauvaise foi, ou les petites tracasseries de l'intérêt privé, ne puissent avoir rien à objecter.

(1) *Code de Comm.*

Art. 84. Les agens de change et courtiers sont tenus d'avoir un livre revêtu des formes prescrites par l'article 11.

Ils sont tenus de consigner dans ce livre, jour par jour, et par ordre de dates, sans ratures, entrelignes ni transpositions, et sans abréviations ni chiffres, toutes les conditions des ventes, achats, assurances, négociations, et en général de toutes les opérations faites par leur ministère.

La tenue des livres des agens de change ou courtiers, n'est aussi rigoureuse que pour que, dans nombre de contestations entre commerçans, ils puissent servir à les décider eux-mêmes, à se faire la justice qu'ils se doivent, ou éclairer leurs juges dans beaucoup de circonstances douteuses qui pourroient naître des faits contradictoires par eux exposés, et de leurs prétentions et discussions particulières quant à leurs intérêts réciproques.

Ces livres exigent, pour la tranquillité personnelle des agens et courtiers, pour la maintenue de la confiance entière et inaltérable dont il est nécessaire qu'ils jouissent, cette tenue rigoureuse, qui au surplus est celle que préférera toujours entre toute autre, la bonne foi, la loyauté, la probité la plus exacte qui ne se perpétuent qu'en évitant même ce qui peut lui porter la moindre atteinte, ou fournir à autrui le plus léger prétexte de l'inquiétude la plus vague et la moins raisonnable.

Agens de change et courtiers ne peuvent faire aucune opération de commerce pour leur compte (1).

Si un agent de change ou courtier pouvoit faire, en son nom, des opérations de commerce ou de banque pour son compte, s'il pouvoit s'y intéresser directement ou indirectement sous son nom, ou sous un nom interposé (à l'aide d'un prête-nom quelconque), il ne pourroit être que dangereux; l'intention du législateur, dont le but n'a été que de le mettre en tiers, non personnellement ni directement intéressé à aucune des affaires dont il peut être l'agent, seroit éludée : il seroit, quant au commerce, un être amphibie, un *protée* dont aucun commerçant ne voudroit se servir, dans la crainte d'en être victime ou au moins la dupe.

Aucun des avantages que le législateur s'étoit justement promis de leur création, pour le commerce lui-même, ne se réaliseroit.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 85. Un agent de change ou courtier ne peut, dans aucun cas et sous aucun prétexte, faire des opérations de commerce ou de banque pour son compte.

Agens de change où Courtiers ne peuvent recevoir ni payer pour leurs commettans.

Si les agens de change ou courtiers pouvoient habituellement recevoir ou payer pour le compte de leurs commettans, ils formeroient bientôt à eux seuls un point de centre pour tout le commerce, ils en seroient bientôt considérés comme les seuls mobiles effectifs, et les seuls garans de confiance la moins équivoque; ils pourroient s'en rendre aussi bien le fléau que les conservateurs; ils constitueroient, insensiblement même, des compagnies locales et peut-être une générale, dont le monopole inévitable seroit infiniment funeste à tous les consommateurs, aussi bien qu'à toute espèce d'industrie, de culture et de spéculation.

Tout agent de change ou courtier ne doit donc, pour l'utilité de tous, ne se mêler en rien du commerce que comme des êtres absolument *passifs* (1), que comme des commissionnaires chargés de proposer des effets à négocier, des marchandises à vendre, d'en rapporter les offres, d'en conclure les marchés entre les cédans ou vendeurs et acquéreurs étant d'accord, d'en recevoir les arrhes ou les effets (billets ou lettres de change), en paiement pour les rendre à qui de droit, si le paiement est ainsi effectué; mais non pas pour en recevoir le paiement en argent dont la propriété est censée appartenir au possesseur actuel, et avec lequel toute personne peut trafiquer pour son propre compte aussi bien que pour celui d'autrui; enfin de tenir de leur côté des notes des marchés verbaux à termes et à crédit conclus par leur entremise.

Tout ce qui vient d'être dit s'applique à toutes sortes de courtiers, relativement à chacune des attributions exclusives que leur a faites la loi.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 85. Il ne peut s'intéresser directement ni indirectement sous son nom, ou sous un nom interposé, dans aucune entreprise commerciale. Il ne peut recevoir ni payer pour le compte de ses commettans.

86. Il ne peut se rendre garant de l'exécution des marchés dans lesquels il s'entremet.

Peines des agens de change ou courtiers prévaricateurs.

L'intérêt particulier se trouvant toujours en opposition avec l'intérêt général, seul objet de toute législation, il a bien fallu forcer à l'observation des règles de conduite ci-dessus prescrites, par la crainte de quelque peine.

Les défenses légales de faire tels ou tels actes, ne pouvant avoir d'effet, quant à la généralité de ceux qu'elles gênent, qu'à l'aide de punitions aussi légales, il a bien fallu que le législateur en établît contre les agens de change et courtiers réfractaires à ses défenses ; c'est ce qu'il a fait (1).

La confiance étant la base générale du commerce, doit être plus singulièrement l'apanage personnel de tout agent de change ou courtier, dépositaire nécessaire de tous les secrets des commerçans, soit qu'on les lui ait livrés, soit qu'il les ait prénétrés ; l'abus de cette confiance une fois reconnu, est puni ; il seroit impolitique, autant qu'injuste, d'exposer le commerce à le craindre encore. C'est par cette raison que tout agent de change ou courtier, une fois destitué, ne peut être réintégré dans ses fonctions.

Quoique aucun agent de change ou courtier ne doive pas habituellement recevoir ou payer pour ses commettans, ils se trouveront souvent alternativement dépositaires pour l'un ou pour l'autre, du vendeur ou de l'acquéreur, d'une partie de leur fortune ; en cette qualité, ils ne doivent jamais manquer à satisfaire, sur l'heure, à aucune remise, soit des marchandises ou d'argent qui leur auroient été confiés.

---

(1) *Code de Comm.*

87. Toute contravention aux dispositions énoncées dans les deux articles précédens, entraîne la peine de destitution, et une condamnation d'amende qui sera prononcée par le tribunal de police correctionnelle, et qui ne peut être au-dessus de trois mille francs, sans préjudice de l'action des parties en dommages et intérêts.

88. Tout agent de change ou courtier destitué en vertu de l'article précédent, ne peut être réintégré dans ses fonctions.

Agens ou Courtiers faillis sont réputés banqueroutiers.

Toute faillite de leur part ne peut provenir que d'abus de confiance : donc ils ne doivent jamais jouir d'aucune faveur accordée au malheur, à l'imprudence ou à la hardiesse des spéculations quelquefois excusables du commerçant qui hasarde ses propres fonds ; donc ils ne pourront jamais être considérés que comme banqueroutiers, et toujours être poursuivis comme tels par la justice (1).

Des règles concernant la transmission et négociation de propriété des effets publics, sont l'objet de réglemens de police particuliers.

Les règles de conduite légale des agens de change et courtiers que la loi générale du commerce a tracées, ne suffisent pas pour assurer la tranquillité publique dans les bourses, pour parer à l'agiotage (à l'inconvénient et à la perfidie des marchés, qu'on appelle à *terme*, de ventes ou achats d'effets publics ou autres seulement livrables à des époques fixées, ce qui constitue un jeu de hasard, qui doit être interdit à tous commerçans), pour empêcher tous les abus auxquels toutes les institutions humaines, et surtout celles du commerce, peuvent si aisément prêter.

Des réglemens de police particuliers sont seuls capables d'atteindre ce but, leurs détails ne sont pas du ressort de la législation universelle.

Ces réglemens ne devant être que relatifs et locaux, c'est au gouvernement à y pourvoir par des ordonnances, arrêtés ou décrets particuliers; c'est aussi ce qu'il s'est réservé de faire pour chaque place de commerce (2);

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 89. En cas de faillite, tout agent de change ou courtier est poursuivi comme banqueroutier.

(2) Art. 90. Il sera pourvu, par des réglemens d'administration publique, à tout ce qui est relatif à la négociation et transmission de propriété des effets publics.

ce sera à chacun à prendre connoissance de ces divers réglemens, selon les lieux où ils auront quelques opérations de bourse à faire et à les exécuter.

DES COMMISSIONNAIRES.

Des Commissionnaires en général.

Les commissionnaires, c'est-à-dire des agens pour acheter des marchandises dans certains endroits et faire passer dans d'autres sur ordres exprès des commettans, ces marchandises pour les revendre, sont indispensables.

Sans eux il seroit impossible de faire aucun commerce en grand, qu'au moyen des sociétés dont les divers associés seroient dispersés en différens pays; ce qui constitueroit dans des frais énormes et insoutenables de gestion.

Il en est de même quant aux remises d'argent: on peut les faire faire partout par des commissionnaires exprès.

Les commissionnaires sont surtout nécessaires aux fabricans et manufacturiers pour le débit des produits de leurs fabriques ou manufactures.

Il y a plusieurs espèces de commissionnaires.

Il en est qui achètent des fabricans ou manufacturiers, ou dans les villes de grand commerce, pour le compte d'autres commerçans, et de leurs ordres exprès, des marchandises pour les leur faire passer directement; il en est qui reçoivent et se chargent de revendre eux-mêmes, pour le compte de ceux qui les leur ont envoyées, toutes sortes de marchandises.

D'autres, comme correspondans, se chargent de procurer aux commerçans toutes acceptations de lettres de change qui leur sont transmises, d'en recevoir les paiemens à échéances, et de leur en faire passer les valeurs à eux-mêmes ou dans tous autres endroits, selon les ordres qui leur ont été donnés.

Il en existe dans les villes d'entrepôt (dans les villes où arrivent comme point unique les marchandises des pays lointains, ou d'où partent pour ces mêmes pays

les marchandises du nôtre), qui ne se mêlent que de prendre soin des marchandises, à leur arrivée où jusqu'à leur départ, et de les faire partir pour leur destination, ou de les faire parvenir à ceux pour lesquels elles ont été ainsi d'abord entreposées.

Enfin, il est des commissionnaires qu'on appelle de roulage, dont le fait n'est que de recevoir des voituriers les marchandises pour tous ceux auxquels elles sont envoyées et les faire parvenir à chacun d'eux, et de procurer à ces mêmes voituriers des chargemens pour leur retour.

Tous ces commissionnaires ne sont que des fondés de procuration de ceux pour lesquels ils agissent.

Leurs pouvoirs résultent des ordres qu'ils reçoivent par la voie de la correspondance qui s'établit entre eux, par les missives.

Leurs devoirs et leurs droits sont en général les mêmes que ceux de tous les fondés de procurations, sauf les conventions particulières d'usage dans le commerce, relatives à l'emploi de leur temps dont il est juste qu'ils retirent toujours un profit quelconque.

Cette différence est la seule qui existe entre la procuration donnée pour affaire civile, qui peut être gratuite, et qui l'est toujours s'il n'en a été autrement convenu, et la procuration ou pouvoir qui a le commerce pour objet et pour fins (1).

Commissionaires et correspondans ne sont qu'une seule et même chose.

Toutes les espèces de commissionnaires dont on a donné le détail, se réduisent à deux principales : l'une est celle des commissionnaires, agens d'affaires de commerce, de toutes sortes, dont le service peut être la suite d'ordres positifs ou n'être qu'officieux, que de prévoyance ou d'égards généraux, non exigibles, mais dont se piquent tous les commerçans entre eux, sans se connoître quelquefois personnellement.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 91. Le commissionnaire est celui qui agit, en son propre nom, ou sous un nom social, pour le compte d'un commettant.

C'est de la première espèce de ces commissionnaires dont il va être d'abord question.

Les autres sont des commissionnaires pour transporter par terre et par eau.

Des Commissionnaires Agens de commerce.

Les droits et devoirs des commissionnaires, et ceux de leurs commettans, se règlent d'après le Code Civil (Code Napoléon).

C'est ce code seul qui détermine quelle est la nature de tout mandat, quelle peut être sa forme, quelles sont les obligations du mandataire (du fondé de pouvoir) et du mandant (de celui qui a donné pouvoir), et comment le mandat finit.

De la nature et de la forme du Mandat.

Le mandat ou procuration est un acte par lequel une personne donne à une autre le pouvoir de faire quelque chose pour elle et en son nom. Celle-ci est ce qu'on appelle *mandant* et l'autre *mandataire.*

Le contrat ne se forme (les obligations réciproques ne s'établissent) que par l'acceptation du mandataire. *Code Napol.*, art. 1984.

Le mandat peut être donné, ou par acte public (par acte passé devant notaires, c'est-à-dire, à qui la foi publique est due en justice comme seule preuve de la commission, et sans autre formalité que la représentation de l'original de la procuration elle-même, qu'on nomme *brevet*, ou de la copie qu'on nomme expédition), ou par écrit sous seing privé (mais qui n'a de force en justice qu'autant qu'il n'est pas désavoué par le mandant, et qui dans ce cas, doit être jugé avant de s'occuper d'aucun des droits ou obligations qui en peuvent résulter). Il peut être donné même par lettre. (Cette espèce de procuration est la plus usitée dans le commerce.)

Il peut être aussi donné verbalement, *mais la preuve testimoniale* n'en est reçue que conformément au titre *des contrats ou des obligations conventionnelles en général. Idem*, art. 1985.

Donc, en matière de commerce comme en matière civile, la preuve par témoins ne sera pas admise lorsque le mandat (le pouvoir ou procuration) verbal sera relatif à un objet de la valeur de plus de 150 liv., aux termes de l'article 1341 du même Code Napoléon, qui suit et qui porte expressément :

« Il doit être passé acte *devant notaire* ou *sous signa-* » *ture privée*, de toutes choses excédant la somme de » cent cinquante francs, *même pour dépôt volontaire*, et » il n'est reçu aucune preuve *par témoins* contre et » outre le contenu aux actes, ni sur ce qui seroit al- » légué avoir été dit avant, lors, ou depuis les actes, » encore qu'il s'agisse d'une somme ou valeur moindre » de cent cinquante francs. »

S'il n'y a point d'acte écrit, si l'achat ou vente d'un objet de la valeur de 150 fr. n'a été fait qu'en vertu de pouvoir verbal, et que ce pouvoir soit nié par celui qui l'auroit donné ou qu'on prétendroit l'avoir donné, il pourra en être fait preuve par témoins; s'il existe un acte écrit de quelque manière que ce soit, il ne pourra être fait aucune preuve *contre* ou *outre* son contenu. L'acte seul réglera le sort des parties. Il ne pourra être rien ajouté à leurs droits ou devoirs, de ce qu'il n'exprimera pas.

L'acceptation du mandat peut n'être que tacite (sans écrit) et résulter de l'exécution qui lui a été donnée par le mandataire (par le fondé de pouvoir). *Code Napol.*, art. 1985.

Le mandat est gratuit, s'il n'y a convention contraire. *Idem*, art. 1986.

Cet article peut, parfois, s'appliquer aux commissionnaires du commerce, mais en général il ne s'y applique pas, parce que tout commissionnaire du commerce est une espèce de commerçant d'industrie, et de l'emploi de son temps dont il lui est dû un profit légitime.

Il (le mandat) est ou *spécial* et pour une affaire (seule), ou pour certaines affaires seulement; ou *général* et pour toutes les affaires du mandant. *Idem*, art. 1987.

Ce ne peut être que dans le cas de mandat (de pou-

voir) pour une seule affaire ou certaines affaires, qu'il peut être gratuit, s'il n'y a convention contraire.

Le mandat conçu en termes généraux, n'embrasse que les actes d'administration.

S'il s'agit d'aliéner (de vendre, de donner, d'échanger) ou hypothéquer (donner en gage), ou de quelqu'autre acte de propriété, le mandat doit être exprès (doit en contenir l'ordre du mandant). *Idem*, art. 1988.

Quant au commerçe, le mandat de recevoir des marchandises est un ordre conçu en termes généraux; cet ordre emporte celui d'en avoir soin, et de faire tout ce qu'exige leur conservation.

Le mandataire ne peut rien faire au-delà de ce qui est porté dans son mandat; le pouvoir de transiger ne porte pas celui de compromettre. *Idem*, art. 1989.

Ainsi, le commissionnaire de commerce chargé de recevoir des marchandises, n'a ni le pouvoir de les vendre, ni celui de les confier à d'autres; il ne peut que les faire parvenir à celui qui lui a donné ce pouvoir, s'il ne peut ou ne veut les garder.

Le commissionnaire qui a pouvoir de ne vendre qu'à prix indiqué, ne peut vendre au-dessous.

Celui qui a le pouvoir général ne peut ni ne doit vendre au-dessous du cours sans en être responsable.

Le pouvoir de transiger *n'emporte pas celui de compromettre.*

Compromettre, c'est nommer des arbitres pour juger une contestation, au lieu de la suivre devant les tribunaux.

Par exemple, un commissionnaire de commerce aura été chargé de recevoir le paiement de lettres de change ou billets à ordre, et de le forcer, de la part de ceux qui doivent effectuer ce paiement, ou de la suite d'une contestation quelconque d'entre deux commerçans; son pouvoir contiendra celui de transiger, de faire quelque sacrifice au profit du débiteur ou de l'adversaire du mandant (de celui qui aura donné pouvoir d'agir pour lui): dans ce cas, le commissionnaire ne pourra, sans un nouveau pouvoir, consentir que la contestation d'entre son commettant et tout autre soit jugée par arbitres.

Si le pouvoir de mettre en arbitrage contient nomination d'un arbitre de la part du commettant, le commissionnaire ne pourra en nommer un autre sans un autre pouvoir, quand bien même cette nomination deviendroit, par circonstance, indispensable ; mais il ne pourra s'opposer à la nomination d'un autre arbitre, dans le cas où elle devra ou pourra être faite par les juges eux-mêmes.

Voyez des arbitres.

Si le pouvoir de mettre en arbitrage est général, le commissionnaire pourra tout ce que pourroit le commettant lui-même, nommer tel arbitre qu'il lui plaira, et dans le cas de nécessité, en nommer un autre à sa place.

Enfin, comme le porte la loi, le commissionnaire, si son mandat est spécial, ou même conditionnel, ne pourra en rien l'outre-passer.

Les femmes et les mineurs émancipés peuvent être choisis pour mandataires ; mais le mandant n'a d'action contre ce mandataire (contre le chargé de pouvoirs), même que d'après les règles relatives aux obligations des mineurs et contre la femme mariée, et qui a accepté le mandat sans autorisation de son mari, que d'après les règles établies au titre *du contrat de mariage et des droits respectifs des époux.*

Cependant, si le mineur émancipé ou la femme mariée sont légalement commerçans (*voyez* page 29), on croit que tout commettant, aussi commerçant, pourra les constituer ses mandataires, ainsi que tous autres, et ne pourra être exposé aux inconvéniens résultans des autres articles du Code Civil (Napoléon), qui sont relatifs aux mandats donnés à tous mineurs ou femmes mariées, qu'il n'est pas nécessaire de rapporter ici, parce que jamais aucun commerçant ne doit confier ses intérêts à qui la loi a refusé généralement de prendre seul soin des siens personnels.

Des Obligations du Mandataire.

Le mandataire est tenu d'accomplir le mandat tant qu'il en demeure chargé, et répond des dommages-intérêts qui pourroient résulter de son exécution.

Il est tenu d'achever la chose commencée au décès (lors du décès) du mandant, s'il y a péril en la demeure. *Code Napoléon, art.* 1991.

Accomplir, c'est faire tout ce qui doit être fait, tout ce que le mandant auroit pu faire ou auroit fait lui-même dans son intérêt ; ainsi, l'ordre de vendre sans indication de la personne, emporte celle de recevoir le prix de la marchandise, ou entraîne l'obligation d'en répondre.

S'il y a eu indication de personne, le risque est pour le commettant.

S'il s'agit de marchandises sujettes à dépérissement, elles doivent être vendues à temps ; si elles périssent par la faute du mandataire, il en sera responsable.

Le décès du mandant arrivant, lors de la vente consommée de marchandises faite même à personne indiquée, le mandataire sera responsable de leur prix, s'il vient à être perdu ; s'il est prouvé qu'il auroit dû et pu, à raison de la situation des affaires de l'acquéreur, lors de cette mort, et encore à raison des craintes résultantes de cette situation, et qui auroient été depuis justifiées, faire plus tôt ce recouvrement.

S'il y a péril en la demeure, veut dire, si le moindre retard peut faire tort à la succession du commettant. Les dommages-intérêts sont ce qui remplace le gain légitime qui auroit dû revenir au commettant, si sa marchandise avoit été vendue à propos et à temps, et la perte qu'il fait, parce que sa marchandise n'auroit pas été ainsi vendue.

Par exemple, il aura été envoyé à un commissionnaire, pour vendre, des vins connus pour ne pouvoir se garder qu'un certain temps sans dépérir tout à fait, ou au moins diminuer de valeur.

Le commissionnaire les aura laissés périr, ou ne les aura vendus que lorsqu'ils étoient diminués de valeur ; il sera responsable de tout leur prix d'achat et du profit légitime qu'ils pouvoient procurer dans leur état de bonté, à moins que son commettant ne lui ait fixé un prix de vente au-dessus du cours ordinaire de semblables vins.

Le mandataire répond non seulement du dol (de la

fraude ou de toute autre manœuvre par lui employée pour nuire à son commettant ou l'induire seulement en erreur), mais encore des fautes qu'il commet dans sa gestion. Néanmoins la responsabilité relative aux fautes est appliquée moins rigoureusement à celui dont le mandat est gratuit qu'à celui qui reçoit un salaire. *Code Napoléon, art.* 1992.

Tout mandataire est tenu de rendre compte de sa gestion, et de faire raison au mandant de tout ce qu'il a reçu en vertu de sa procuration, quand même ce qu'il auroit reçu n'auroit point été dû au mandant. *Code Napoléon, art.* 1993.

Le commissionnaire doit tenir compte au mandant (à celui dont il a la procuration), même de ce qu'il a reçu pour lui et qui ne lui étoit pas dû, parce que celui qui auroit ainsi payé par erreur, ne pourra jamais le redemander et se le faire restituer que par le mandant pour lequel on aura reçu, et non le redemander au mandataire qui n'aura pas reçu pour lui, et qui pourra, pour cette raison, refuser de rendre.

Le mandataire répond de celui qu'il s'est substitué dans sa gestion, 1° quand il a reçu le pouvoir de se substituer quelqu'un (de se faire remplacer par quelqu'un indiqué exprès); 2° quand ce pouvoir lui a été conféré sans désignation d'une personne, et que celle dont il a fait choix étoit notoirement (publiquement) reconnue incapable ou insolvable.

Dans tous les cas, le mandant peut agir directement contre la personne que le mandataire s'est substituée (lui-même ou d'après indication de mandant). *Code Napoléon, art.* 1994.

Le mandataire est responsable de l'incapable ou insolvable, parce qu'il l'est aux termes de l'article 1992, qu'il procède de ses fautes, et que c'en est une de s'en être rapporté à une telle personne quant aux intérêts de son commettant.

Le mandant peut agir, dans tous les cas, directement contre celui que s'est substitué le mandataire, parce que ce n'est toujours qu'en vertu du pouvoir du mandant qu'il a agi; que le substitué acceptant la subtsitution, il

a accepté ce pouvoir, et que tout mandataire est personnellement responsable.

Cette faculté accordée au mandant, de se pourvoir directement contre le substitué, n'empêche pas le mandant (celui qui a donné pouvoir) d'attaquer (s'il y a lieu) le porteur principal de son pouvoir, sauf le recours de celui-ci contre celui qu'il s'est substitué lui-même.

Dans le cas où la substitution n'a eu lieu que de l'ordre ou de la permission du commettant, avec indication de personne, le mandant, averti de cette substitution, ne peut ni ne doit s'en prendre qu'au substitué, s'il n'a pas désapprouvé la substitution.

Quand il y a plusieurs fondés de pouvoirs ou mandataires établis par le même acte, il n'y a de solidarité entre eux, qu'autant qu'elle est exprimée (qu'autant qu'ils y sont assujettis par ce même acte). *Code Napol.*, *art.* 1995.

La solidarité est une obligation commune à tous ceux qui s'y sont soumis eux-mêmes, ou que la loi en général y soumet.

Son effet est, dans le cas qui nous occupe, de rendre chacun des *solidaires* responsable de tout ce qui est dû au mandant, sauf le recours du paiement contre chacun de ses cosolidaires, pour la part et portion dont il en seroit seul responsable, la somme devant être divisée entre eux.

Le mandataire doit l'intérêt des sommes qu'il a employées à son usage, à dater de cet emploi; et de celles dont il est reliquataire (d'après son compte) du jour qu'il est mis en demeure. *Code Napol.*, *art.* 1996.

Tout mandataire comptable est mis en demeure (c'est-à-dire constitué en retard de payer), par une simple sommation de rendre son compte ou de payer, ou par une citation donnée aux mêmes fins.

Dès-lors un mandataire, débiteur par événement de compte à rendre, sera débiteur des intérêts du reliquat de ce compte s'il y en a, ou à compter du jour de la sommation qui lui aura été faite de rendre ce compte; ou si le compte a été rendu, il sera débiteur des inté-

rêts de son reliquat alors connu, à compter de la sommation qui lui aura été faite de payer, ou à compter de la citation qui lui aura été donnée à fin de le faire condamner à acquitter ce reliquat.

Le mandataire qui a donné à la partie avec laquelle il contracte (pour et au nom de son mandant) une suffisante connoissance de ses pouvoirs, n'est tenu d'aucune garantie pour ce qui a été fait au-delà, s'il ne s'y est personnellement soumis. *Code Napoléon, art.* 1997.

Dans ce cas, celui qui aura contracté avec le mandataire, aura consenti à mettre au hasard de l'exécution tout ce dont il sera convenu avec lui, au-delà des pouvoirs qu'il avoit de son mandant; c'est pour cette raison que le mandataire n'en peut être garant, s'il n'a pas contracté l'obligation particulière et personnelle de garantir cette exécution, que le mandant peut refuser.

Voyez l'article 1989 (ci-dessus, page 132,) et l'article 1998, qui suit.

Des Obligations du Mandant.

Le mandant est tenu d'exécuter les engagemens contractés par le mandataire, conformément au pouvoir qui lui a été donné.

Il n'est tenu de ce qui a été fait au-delà, qu'autant qu'il l'a ratifié expressément ou tacitement. *Code Napoléon*, art 1998.

Ratifier expressément, c'est approuver par écrit; ratifier tacitement, c'est exécuter en tout ou en partie la convention pour nous faite par le mandataire, au-delà de ses pouvoirs; c'est donner un commencement d'exécution à une telle convention.

Exemple. Le fondé de pouvoir d'un commerçant avoit celui de vendre pour le compte de son mandant une partie de toile de cretonne. Il a promis, au même instant de cette vente qu'il a faite à *Pierre*, que *Paul*, son mandant, lui livreroit aussi une autre partie de toile de Laval, et la lui a vendue aussi en son nom, mais sans pouvoir.

Paul ne tiendra pas ce marché fait sans pouvoir, s'il

ne le veut pas; il ne pourra y être forcé, s'il ne l'a pas depuis ratifié (approuvé) expressément, c'est-à-dire par écrit; mais s'il a commencé à l'exécuter en livrant à *Pierre* une seule pièce de toile de Laval, en lui envoyant seulement un échantillon de cette toile par suite de ce marché, il pourra y être forcé, parce qu'alors il l'aura tacitement ratifié.

Le mandant doit rembourser au mandataire les avances et frais que celui-ci a faits pour l'exécution du mandat, et lui payer ses salaires, lorsqu'il en a été promis.

S'il n'y a aucune faute imputable au mandataire, le mandant ne peut se dispenser de faire ces remboursemens et paiemens, lors même que l'affaire n'auroit pas réussi, ni faire réduire le montant des frais et avances, sous le prétexte qu'ils pourroient être moindres. *Code Napoléon*, art. 1999.

La première partie de cet article n'est point, comme on l'a dit en général, applicable au commissionnaire de commerce.

Voyez l'article 1988 et sa note (ci-dessus, page 132).

Le mandant, que l'affaire ait réussi ou non, ne pourra faire réduire le montant des frais et avances du commissionnaire, sous le prétexte qu'ils pouvoient être moindres, et si d'ailleurs ils étoient nécessaires ou ont été faits: parce que, d'un côté, la loi suppose que le mandataire, en faisant pour son mandant, a fait comme il auroit fait pour lui-même, et qu'il n'est par conséquent pas juste de croire qu'il ait eu intention de le tromper; parce que, de l'autre, si de semblables contestations étoient admises, les frais qu'elles pourroient occasionner surpasseroient de beaucoup, et toujours, la valeur de l'objet en contestation, et pourroient occasionner au mandataire (au porteur de pouvoir) de bonne foi une perte très-désagréable et très-rebutante, surtout en affaires de commerce.

Le mandant doit aussi indemniser le mandataire (le chargé de pouvoirs) des pertes que celui-ci a essuyées, à l'occasion de sa gestion, sans imprudence qui lui soit imputable. *Code Napoléon*, art. 2000.

L'intérêt des avances faites par le mandataire lui est

dû par le mandant, à dater du jour des avances constatées. *Idem*, art. 2001.

Ces avances peuvent être constatées par les quittances de ceux qui les ont touchées ; mais dans le commerce il est une infinité de détails desquels il est presque impossible de prendre des quittances. Pour pouvoir retirer l'intérêt de ces sortes d'avances, il faudra les écrire exactement et surtout en donner avis par correspondance au mandant (à celui dont ou aura pouvoir). Il n'existe aucun autre moyen de les constater.

Lorsque le mandataire a été constitué par plusieurs personnes (par des héritiers, par des associés, par exemple) pour une affaire commune, chacune d'elles est tenue *solidairement* envers lui de tous les effets du mandat (à la charge du mandataire.) *Code Napoléon*, art. 2002.

A l'égard de cette solidarité, *voyez* la note de l'article 1995 (ci-dessus page 136.)

Des différentes Manières dont le Mandat finit.

Le mandat finit par la révocation du mandataire ;

Par la renonciation de celui-ci au mandat ;

Par la mort naturelle ou *civile*, l'interdiction, la déconfiture, soit du mandant, soit du mandataire (soit de celui qui a donné pouvoir, soit de celui auquel il a été donné). *Code Napoléon*, art. 2003.

Révoquer un mandat (retirer un pouvoir), c'est déclarer à celui qu'on en a chargé, qu'on n'entend plus qu'il en fasse usage ; c'est déclarer qu'il doit cesser de se mêler de nos affaires.

Que le mandat (le pouvoir) ait été donné par procuration ou par simple lettre, ou qu'il ne soit que verbal, il sera toujours nécessaire d'en faire signifier la révocation par acte extrajudiciaire exprès (par le ministère d'un huissier) ; ou si la révocation a lieu par simple lettre, il faudra toujours la faire charger à la poste, pour pouvoir en constater la réception, autrement on courra le risque d'un déni de révocation.

Ce qui vient d'être dit pour la révocation, s'applique également à la renonciation du mandataire.

Le mandat prend fin par la mort naturelle de l'un ou de l'autre, du mandant (de celui qui a donné pouvoir) ou du mandataire, parce que l'exercice des droits de l'un, ceux du mandant, passent à d'autres auxquels le mandataire peut ne pas convenir, et qu'il peut arriver que les successeurs de l'autre (du mandataire) ne se soucient pas de se charger de ses obligations.

Il en est de même quant à la mort civile résultante d'un jugement au criminel, portant condamnation à peine infamante.

Cependant la continuation des obligations du mandataire décédé peut quelquefois passer momentanément à ses représentans. *Voyez* l'art. 2010 ci-après.

Déconfiture, est la ruine absolue de tout homme, opérée ou près de s'effectuer, par les poursuites de ses créanciers sur tous ses biens meubles et immeubles, insuffisans pour les payer.

Dans ce cas, ou dans celui de l'interdiction prononcée, le mandat finit, parce qu'en cas de déconfiture du mandant ou du mandataire, il ne peut plus exister aucun motif de sûreté, de confiance et de solvabilité pour l'un ou pour l'autre; parce qu'en cas d'interdiction, l'un, le mandataire, ne peut pas raisonnablement conserver le droit de régir les affaires d'autrui, quand il est privé en connoissance de cause de la régie de ses affaires personnelles; l'autre, le mandant, ne pouvant plus faire par lui-même ses propres affaires, et étant alors en tutelle, ne peut avoir le droit d'en écarter en tout ou partie son tuteur.

Le mandant (celui qui a donné pouvoir d'agir pour lui) peut révoquer sa procuration quand bon lui semble, et contraindre, s'il y a lieu, le mandataire à lui remettre, soit l'écrit sous seing privé qui le contient, soit l'original de la procuration (si elle a été passée en brevet), soit l'expédition (s'il en a été gardé minute). *Code Napoléon*, *art.* 2004.

On appelle *brevet*, l'original de tout acte passé devant notaire, dont, aux termes de la loi, le dépôt entre les mains du notaire qui l'a reçu n'est pas déclaré néces-

saire par la loi, et qui peut être remis à ceux qu'il intéresse, et dont il doit régler la conduite quant aux intérêts d'autrui.

Cet original devant nécessairement rester en dépôt entre les mains de l'officier public qui l'a reçu, s'appelle *minute*.

L'expédition d'un acte est sa copie littérale délivrée sous la signature du notaire dépositaire de sa minute.

L'expédition d'un tel acte prend celui de *grosse* lorsque sa copie est expédiée comme les jugemens des tribunaux, en cette forme : *Napoléon, par la grâce de Dieu et par la constitution, Empereur des Français, etc.*

Cette sorte d'expédition est faite en commandement d'exécution, sans autre intermédiaire, comme loi particulière que se sont réciproquement faite les parties ayant contracté des obligations respectives, définitivement formées et alors authentiquement existantes.

Les procurations ne s'expédient jamais dans cette forme, parce qu'elles ne sont qu'un commencement de contrat, dont le complément est l'acceptation expresse ou tacite du mandataire (de celui auquel quelque pouvoir est donné).

La révocation (de pouvoir) notifiée au seul mandataire, ne peut être opposée aux tiers qui ont traité dans l'ignorance de cette révocation, sauf au mandant son recours contre le mandataire. *Code Napol.*, *art.* 2005.

La constitution d'un nouveau mandataire, pour la même affaire, vaut révocation du premier, à compter du jour où elle a été notifiée à celui-ci. *Idem*, *art.* 2006.

Le mandataire peut renoncer au mandat, en notifiant au mandant sa renonciation. (Cette renonciation doit être la même que celle pour révocation, *voyez* l'article 2004 ci-dessus, page 140.)

Néanmoins si cette renonciation préjudicie, fait tort au mandant (à celui dont on a les pouvoirs), il devra en être indemnisé par le mandataire, à moins que celui-ci ne se trouve dans l'impossibilité de continuer le mandat sans en éprouver lui-même un préjudice considérable. *Idem*, *art.* 2007.

Si le mandataire (celui qui a pouvoir) ignore la mort du mandant, ou l'une des autres causes qui font cesser

raison des avances qu'il a faites, sur des marchandises qui lui ont été expédiées pour être vendues au compte de son commettant, pour intérêts de ces avances, frais de transports et conservation, pourvu qu'elles soient à sa disposition, qu'il ait pouvoir d'en disposer *librement* par vente, échange ou autrement à sa volonté, ce qui constitue en quelque sorte une vente à condition, c'est-à-dire dont le mode n'est pas précisément prescrit, mais ne pouvant cependant jamais être faite si elle a lieu au-dessous du cours, que ces marchandises soient dans ses magasins ou dans un dépôt public, dans les magasins des douanes ou autres entrepôts nécessaires ou volontaires, dans tout autre endroit que celui où demeure le commettant;

Ou si, avant qu'elles soient arrivées, il peut établir (justifier) qu'elles lui ont été expédiées dans le motif principal ci-dessus (pour être par lui vendues pour le compte du commettant), soit à l'aide d'un connoissement (qui remplace pour les transports par mer, la lettre de voiture), soit par une lettre de voiture à son nom.

Quant au connoissement, *voyez* la partie du Code relative au commerce maritime.

Ce privilége acquis au commissionnaire résulte du seul fait de ses avances, les conditions ci-dessus apposées existantes sans dol ni fraude nuisibles à des tiers, aux créanciers, par exemple, du commettant.

Si ces marchandises expédiées à un commissionnaire ont été vendues et livrées pour le compte du commettant, le commissionnaire se rembourse de ses avances par préférence aux créanciers du commettant (1).

---

si elles sont à sa disposition, dans ses magasins, ou dans un dépôt public, ou si, avant qu'elles soient arrivées, il peut constater, par un connoissement ou par une lettre de voiture, l'expédition qui lui en a été faite.

(1) *Code de Comm.*

Art. 94. Si les marchandises ont été vendues et livrées pour le compte du commettant, le commissionnaire se rembourse, sur le produit de la vente, du montant de ses avances, intérêts et frais, par préférence aux créanciers du commettant.

Par préférence, veut dire que le commissionnaire qui a fait des avances à son commettant, sur des marchandises à lui expédiées et qui ont été, depuis l'expédition, vendues et livrées pour le compte de ce commettant, doit être remboursé de ses avances, même de l'ordre de la justice, en cas de contestation d'entre lui et les autres créanciers antérieurs de ce commettant.

Mais pour cela il faut qu'il y ait eu expédition au commissionnaire, et qu'il prouve que cette expédition lui a été faite ainsi qu'il est dit ci-dessus, soit par un connoissement, soit par une lettre de voiture à son nom.

Cette disposition de la loi a surtout son application au cas particulier où un commerçant de Lyon ou de toute autre place, après avoir vendu à un autre, de Paris ou autre endroit, une partie de marchandise, les expédie à un commissionnaire pour en faire la livraison pour son compte, et le charge en même temps de payer pour lui *telle* ou *telle* somme actuellement exigible à sa charge.

Les commissionnaires ne peuvent trop mettre de prudence à l'égard des demandes d'avances qui leur sont faites par des inconnus, sur expéditions non encore réalisées, tant que les marchandises ne leur sont pas parvenues; autrement ils pourroient en être dupes.

Les avances faites par commissionnaires, sur expéditions de marchandises d'une place à une autre, ne sont pas précisément prêt d'argent : ils ne sont considérés que comme paiemens anticipés, faits au lieu et place de l'acquéreur désigné, auquel la marchandise expédiée doit être livrée, ou futur et occasionnel, si la marchandise a été mise à la disposition du commissionnaire, dont cette marchandise est le gage et même la garantie.

Les obligations réciproques qui naissent de ces faits résultent d'un contrat conditionnel autorisé par toutes les lois.

Le commettant, d'une part, convient d'envoyer au commissionnaire une certaine quantité de marchandises à vendre pour son propre compte, à condition que celui-

ci lui fera *telle* ou *telle* avance, dont il se remboursera sur le prix de ces mêmes marchandises, aussitôt qu'elles auront été vendues.

De son côté, le commissionnaire consent à se charger, pour le compte du commettant, de tous les soins qu'exigeront la conservation de ces marchandises, et de les vendre et les livrer, si elles sont vendues à ces conditions.

Ce contrat est légitime et valable sans autres formalités, et ne peut porter préjudice à personne.

Il n'en est pas ainsi des avances faites à un commerçant, par un autre quelconque, sur marchandises à vendre ou mises à sa disposition, lorsque tous deux demeurent dans le même endroit. Le prétendu commissionnaire, ou plutôt le dépositaire, tous ceux enfin qui font de semblables avances sur telle garantie, ne peuvent avoir privilége, acquérir et conserver le droit d'être payés sur le prix de ces marchandises, qu'autant qu'ils se seront conformés aux dispositions du Code Napoléon, sur le nantissement ou prêt sur gage (1).

S'il en pouvoit être autrement, la mauvaise foi pourroit tirer trop de secours de ce moyen de faire ressource contre tous ceux dont on auroit su s'attirer la confiance et le crédit. Sous prétexte de commission donnée et d'avances reçues, sans qu'aucun écrit n'en justifie l'époque, on pourroit, en cas de faillite, soustraire trop facilement à ses créanciers leur gage.

CODE NAPOLÉON, LIV. 3, TIT. 17.

Du Nantissement.

Le nantissement est un contrat par lequel un débiteur remet une chose à son créancier, pour sûreté de sa dette. *Art.* 2071.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 95. Tous prêts, avances ou paiemens qui pourroient être faits sur des marchandises déposées ou consignées par un individu résidant dans le lieu du domicile du commissionnaire, ne donnent privilége au commissionnaire ou dépositaire qu'autant qu'il s'est conformé aux dispositions prescrites par le Code Napoléon, liv. 3, tit. 17, pour les prêts sur gages ou nantissemens.

Dès que le Code de Commerce assujettit le commissionnaire ou tout autre, demeurant dans le même endroit que le commettant ou consignant, à la disposition duquel on a mis des marchandises, et lorsqu'en conséquence on en a reçu des avances, à se conformer à ce qu'il prescrit sur le *nantissement* ou prêt sur gage, pour acquérir et conserver un privilége sur ces marchandises, c'est que le législateur n'a considéré le résultat de cette opération, quant au commettant, que comme un simple prêt sur gage.

Et en effet, un semblable déplacement de marchandises ne peut avoir aucun objet que de se procurer des fonds absolument nécessaires, et sans aucun autre objet d'intérêt étranger au besoin qu'on en éprouve dans le moment.

Dans ce cas ce n'est pas l'embarras de faire passer ailleurs des fonds, qui peut porter à demander des avances sur des marchandises données ou remises de la main à la main en commission : ce n'est pas non plus l'espoir de s'en défaire plus tôt ou à plus grand prix. Ce ne peut donc être que comme *nantissement* d'avances ou plutôt de prêt, dont on a un besoin urgent.

Le nantissement d'une chose mobilière s'appelle gage. *Art.* 2072, *idem.*

Le gage confère au créancier le droit de se faire payer sur la chose qui en est l'objet, par privilége et préférence aux autres créanciers.

Ce privilége n'a lieu qu'autant qu'il y a un acte public ou sous seing privé, dûment enregistré, contenant la déclaration de la somme due, ainsi que l'espèce et la nature des choses remises en gage, ou un état annexé de leur qualité, poids et mesure. *Art.* 2073 et 2074.

Ces deux articles, décrétés bien antérieurement au Code de Commerce, peuvent bien suffire en matière civile; mais en matière de commerce, il semble que l'intention du législateur a été, en s'y reportant, que la quantité de chaque espèce de marchandise donnée en nantissement fût aussi énoncée et détaillée ou dans l'acte où dans l'état annexé joint à cet acte.

Autrement il pourroit y avoir aisément lieu à beaucoup de fraude.

Au surplus, il ne faut pas croire que le commissionnaire, ou tout autre, qui auroit fait des avances sur semblable nantissement, jouira en toutes circonstances du privilége d'en être remboursé au préjudice des autres créanciers du commettant ou ayant ainsi nanti son prêteur.

En cas de faillite, ce privilége n'existera pas si l'acte n'est pas fait dans le temps utile à cet effet.

Dans tous les cas, le privilége n'existe sur le gage qu'autant que ce gage a été mis et est resté en possession du créancier ou d'un tiers, convenu entre les parties. *Idem, Code Napoléon, art.* 2076.

En cas de faillite, ce sera donc au commissionnaire ou dépositaire à prouver contre la réclamation des créanciers, si elle a lieu, que les marchandises sur lesquelles il prétendroit un privilége, ont été en sa possession et y sont encore, ou qu'elles ont été mises de son consentement et de celui de son commettant, chez un tiers, et qu'elles y sont également encore, ou qu'il a été autorisé par justice à les vendre, ainsi que le porte l'article 2078, qui va suivre.

Sans cette preuve, point de privilége. Si le dépositaire a vendu sans y être autorisé par justice, il sera censé avoir acheté à l'ordinaire; il ne sera plus que simple débiteur du prix des marchandises, et exposé à perdre comme créancier, ainsi que tous les autres, dans une faillite, et en proportion de chacun d'eux, sans pouvoir argumenter d'aucun privilége en sa faveur. Ceci est encore la conséquence de l'article 2078, qui suit immédiatement.

Le créancier (prêteur) ne peut, à défaut de paiement, disposer du gage, sauf à lui à faire ordonner en justice que ce gage lui demeurera en paiement, et jusqu'à due concurrence, d'après une estimation faite par experts, ou qu'il sera vendu aux enchères.

Toute clause qui autoriseroit le créancier à s'approprier le gage, ou à en disposer sans les formalités ci-dessus, *est nulle. Idem, art.* 2078.

Cette dernière disposition confirme la note étant à la suite de l'article du Code Napoléon qui précède.

Jusqu'à l'expropriation du débiteur, s'il y a lieu, il reste propriétaire du gage, qui n'est dans la main du créancier qu'un dépôt assurant le privilége de celui-ci (mais seulement dans les formes et en conséquence de l'exécution de tout ce que prescrit la loi pour établir, assurer et conserver ce privilége). *Idem*, *art.* 2079.

Ainsi, en cas de faillite, le dépositaire de semblable dépôt l'ayant vendu sans formalité, pourra être contraint d'en rapporter la valeur à la masse des biens du failli, sauf seulement à exercer ses droits sur cette masse, comme tout autre simple créancier n'y ayant aucun privilége.

Le créancier répond (vis-à-vis du déposant ou de tous autres exerçans légalement ses droits) de la perte ou détérioration du gage qui seroit survenue par sa négligence.

De son côté le débiteur (ou ses ayans-droit), doivent tenir compte au créancier des dépenses utiles et nécessaires que celui-ci a faites pour la conservation du gage. *Idem*, *art.* 2080.

Le débiteur ne peut, à moins que le dépositaire du gage n'en abuse, en réclamer la restitution qu'après avoir entièrement payé, tant en principal qu'intérêts et frais, la dette pour sûreté de laquelle le gage a été donné.

S'il existoit, de la part du même débiteur envers le même créancier, une autre dette contractée postérieurement à la mise en gage, et devenue exigible avant le paiement de la première dette, le créancier ne pourra être tenu de se dénantir du gage avant d'être entièrement payé de l'une ou de l'autre dette, lors même qu'il n'y auroit eu aucune stipulation (aucune convention) pour affecter le gage au paiement de la seconde. *Idem*, *art.* 2082.

Ici il faut bien supposer que le législateur ne dispose que pour le cas où il n'auroit été fourni aucun nantissement pour le second prêt, car si chaque prêt avoit été fait sur nantissement particulier, le nantissement du premier ne sauroit être affecté au second, et devra

être rendu au moyen du paiement de ce premier prêt ;

Chaque prêt alors se réglant divisément par des conventions qui leur seroient à chacun particulières.

Le gage est indivisible, nonobstant la divisibilité de la dette, entre les héritiers du débiteur ou ceux du créancier.

L'héritier du débiteur, qui a payé la portion de la dette, ne peut demander la restitution de sa portion dans le gage, tant que la dette n'est pas entièrement acquittée.

Réciproquement l'héritier du créancier, qui a reçu sa portion de la dette, ne peut remettre le gage au préjudice de ceux de ses cohéritiers qui ne sont pas payés. *Idem*, *art.* 2083.

Les dispositions ci-dessus ne sont pas applicables aux matières de commerce, à l'égard desquelles on suit les lois et réglemens qui les concernent. *Idem*, *art.* 2084.

A l'égard desquelles on suit les dispositions précises du Code de Commerce, sur tels ou tels objets, et auxquelles seules on doit se conformer.

Les commissionnaires dont il vient d'être question, qui ne se mêlent que de la commission, doivent, comme tout autre commerçant, tenir des livres de cette espèce de commerce, et surtout le livre-journal.

Des Commissionnaires pour les transports par eau et par terre.

Les transports par eau, dont il est ici question, ne comprennent pas ceux par mer.

Les commissionnaires de transports par eau et par terre, sont ce qu'on appelle plus communément *les propriétaires d'équipages de navigation intérieure*, sur les fleuves, rivières ou canaux, et les entrepreneurs de roulage.

Ces commissionnaires, pris dans le sens particulier, uniquement attachés à leur dénomination qualifiée, n'ont, du moins le plus communément, pour objet que de faire effectuer pour tous les pays, les transports et l'arrivée des marchandises que les commerçans envoient ou font venir d'un lieu à l'autre, de l'intérieur à l'étranger, ou de l'étranger à l'intérieur.

Parfois ils se chargent de commissions ; alors tout ce qui s'applique aux commissionnaires du commerce, s'applique aussi à eux en cette qualité distincte de celle de commissionnaires de transports.

Les voituriers de toutes sortes, plus communément appelés *rouliers*, sont les agens immédiats des commissionnaires de transports ; ceux-ci en sont responsables vis-à-vis des commerçans auxquels ces rouliers sont inconnus.

Les commissionnaires de transports sont autorisés, par la loi, à exercer l'espèce d'industrie à laquelle ils s'adonnent, pour aider, pour faciliter la distribution de toutes les marchandises sur tous les points, pour approvisionnemens ou consommation, et débarrasser les commerçans de tous soins ou inquiétudes à ce sujet.

Intermédiaires entre les vendeurs et les acheteurs, ces commissionnaires sont directement comptables aux uns ainsi qu'aux autres, de tout ce dont ils ont été chargés par eux ou pour eux.

Des Livres des Commissionnaires pour transports : ce qu'ils doivent constater.

Il seroit trop gênant, et pour ces commissionnaires et pour les commerçans, dont ils ne sont dans le fait que des fondés de procuration avec mission déterminée et limitée au seul transport de leurs marchandises, de donner et prendre pour chaque envoi et chaque remise, de part et d'autre, des reçus qui pourroient se perdre ou s'égarer, et dont le défaut de représentation pourroit donner lieu à des contestations alors aussi difficiles à juger, qu'elles pourroient être désagréables aux parties elles-mêmes.

Il faut donc nécessairement que ces commissionnaires tiennent des livres qui servent également à constater qu'ils ont été chargés de faire parvenir de *tel* lieu à *tel* autre, de la part de *tel* à *tel*, ces marchandises, qui indiquent l'époque à laquelle cette commission leur a été donnée ;

Où soient désignées la nature et l'espèce de ces mar-

chandises, leurs quantités et même leurs valeurs, si les commettans le jugent à propos (1).

Garantie des Commissionnaires pour transport, quelle est-elle ?

L'intérêt de tous les commerçans, de ceux qui envoient ou qui doivent recevoir, exige presque toujours que les transports et arrivages n'éprouvent aucun retard. Les commissionnaires doivent donc être garans de ces retards (2), à moins que ces retards n'aient eu lieu par force majeure, c'est-à-dire, à raison d'événemens extraordinaires que l'homme ne peut empêcher ni prévoir. *Voyez* plus bas comment doivent être constatés les événemens de force majeure, au chapitre *des Voituriers*.

L'obligation de rendre à destination, se contracte ordinairement par un acte qu'on nomme lettre de voiture, et dont il va être parlé dans un moment.

Les commissionnaires de transport sont aussi garans des avaries, des détériorations (du gâté des marchandises), arrivées par leur faute ou de celle de ceux qu'ils emploient pour effectuer ces transports, s'il n'y a convention contraire dans la lettre de voiture, ou si elles ne sont arrivées par force majeure (3). Il est cependant à observer que le commissionnaire n'est pas garant des avaries (des détériorations ou gâté) qui proviennent du vice de la chose.

La législation, en prononçant cette exception pour les voituriers (*voyez* ci-après ce qui concerne ces derniers),

(1) *Code de Comm.*

Art. 96. Le commissionnaire qui se charge d'un transport par terre ou par eau, est tenu d'inscrire sur son livre-journal la déclaration de la nature et de la quantité des marchandises, et, s'il en est requis, de leur valeur.

(2) Art. 97. Il est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors les cas de la force majeure légalement constatée.

(3) Art. 98. Il est garant des avaries, ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure.

99. Il est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises.

l'a également prononcée pour le commissionnaire de transport. Sous le nom alors général de voiturier, il faut comprendre ce commissionnaire.

Mais à qui cette garantie est-elle due? Est-ce au vendeur ou expéditeur? est-ce à l'acquéreur? Ces questions pourroient donner lieu à des procès très-difficiles à juger, si la loi n'y avoit pourvu et déterminé les cas où les risques du transport seroient à la charge du vendeur ou à celle de l'acquéreur.

Les risques du transport sont à la charge de l'acquéreur, de celui auquel on expédie des marchandises demandées, s'il n'y a convention contraire dans la lettre de voiture; c'es aussi à cet acquéreur que le commissionnaire de transport est responsable du retard d'arrivage, d'avaries ou perte.

S'il est dit dans la lettre de voiture que la marchandise ne sera aux risques de l'acquéreur que lorsqu'elle sera rendue chez lui, ces risques seront pour le vendeur; le commissionnaire sera responsable seulement vis-à-vis de lui (1).

Cependant ceci ne s'applique pas et ne peut pas s'appliquer à la marchandise expédiée en commission (expédié) pour être vendue pour le compte du commettant; dans ce cas, la marchandise n'est pas sortie du magasin du commettant : il l'en a bien chargé, mais quelque part qu'elle existe, jusqu'à ce qu'elle soit arrivée dans les magasins du commissionnaire, ou jusqu'à l'instant où elle aura dû et pu y être rendue, tous les risques de son transport ou séjour ailleurs que dans les magasins du commissionnaire, sont à la charge de l'expéditeur du commettant. C'est vis-à-vis de lui seul que le commissionnaire de transport sera responsable du retard d'arrivée, avaries (gâté de marchandises) ou perte.

Le commissionnaire à vente ou pour entrepôt agira,

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 100. La marchandise sortie du magasin du vendeur ou de l'expéditeur, voyage, s'il n'y a convention contraire, aux risques et périls de celui à qui elle appartient, sauf son recours contre le commissionnaire et le voiturier chargés du transport.

dans ce cas, et pour son commettant, comme son fondé de pouvoir, et comme celui-ci l'auroit pu faire pour obtenir les indemnités qui lui seroient dues par le commissionnaire de transport.

Mais il reste encore une question assez importante à examiner, quant au commettant et à son commissionnaire pour vente. A la charge de qui seront les risques de transport, lorsque la marchandise aura été mise par le commettant à la disposition du commissionnaire?

Dans ce cas, ou le commissionnaire ne prendra possession qu'à l'instant de l'arrivée de la marchandise chez lui, et les risques resteront à la charge du commettant;

Ou le commissionnaire, en vendant les marchandises avant leur arrivée chez lui, en aura pris possession avant cette arrivée.

Alors, les risques de transport seront à la charge du commissionnaire, vis-à-vis de celui à qui il aura ainsi vendu, selon qu'il y aura ou n'y aura pas de convention entre lui et son acquéreur; sauf son recours, s'il y a lieu, contre son commettant.

Si le commissionnaire a pris possession des marchandises pour les vendre, lorsqu'elles étoient en séjour, il prendra tous les risques de transport, s'il n'est pas constaté qu'elles aient été avariées avant leur départ dans ce lieu de séjour.

Les risques de transport avant la prise de possession du commissionnaire, resteront à la charge du commettant, si ce constaté des avaries a eu lieu. Le commissionnaire ne courra que celles survenues depuis.

En un mot, les risques de transport resteront à la charge du commettant tout le temps que le commissionnaire n'aura pas usé de la faculté qui lui aura été accordée de disposer de la marchandise; mais sitôt qu'il en aura usé, ce sera à lui à les supporter vis-à-vis de tous ceux au profit desquels il en aura disposé.

Des Lettres de voiture.

Le seul contrat qui existe entre l'expéditeur et le voiturier, est la lettre de voiture. Pour avoir toute sa force, cette lettre doit être conçue dans la forme pres-

crite par le législateur ; il doit en être retenu copie exacte et littérale. Cette copie ne peut, pour la sûreté de l'un et de l'autre, du commettant et du commissionnaire, exister que sur un registre régulièrement tenu, et dans la forme prescrite pour tous registres de commerce (1).

Au surplus, en cas de différence entre toute lettre de voiture et sa copie, la lettre elle-même et non sa copie doit faire la loi entre l'expéditeur et le voiturier, parce que le voiturier ne connoîtra, ou ne peut être censé connoître qu'elle, et que ce ne sera qu'elle qui sera présentée à celui auquel les marchandises auront été expédiées, et toujours dans l'éloignement de l'expéditeur.

La lettre de voiture forme un triple contrat, d'abord de l'expéditeur au commissionnaire ; elle est à l'égard de l'expéditeur le complément de la preuve et des obligations que le commissionnaire a contractées vis-à-vis de cet expéditeur par l'inscription sur son registre des objets à transporter qui lui ont été confiés.

Secondement, du commissionnaire au voiturier dont il se sert pour le transport, et quant aux fautes ou fraudes de ce voiturier et dont celui-ci est personnelle-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 101. La lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier, ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier.

102. La lettre de voiture doit être datée.

Elle doit exprimer

La nature et le poids ou la contenance des objets à transporter,

Le délai dans lequel le transport doit être effectué.

Elle indique

Le nom et le domicile du commissionnaire par l'entremise duquel le transport s'opère s'il y en a un,

Le nom de celui à qui la marchandise est adressée,

Le nom et le domicile du voiturier.

Elle énonce

Le prix de la voiture,

L'indemnité due pour cause de retard.

Elle est signée par l'expéditeur ou le commissionnaire.

Elle présente en marge les marques et numéros des objets à transporter.

La lettre de voiture est copiée par le commissionnaire sur un registre coté et paraphé sans intervalle et de suite.

ment garant vis-à-vis du commissionnaire, ainsi que ce dernier l'est directement vis-à-vis de l'expéditeur ou de celui auquel on fait envoi.

3° Du voiturier lui-même, en certains cas, vis-à-vis de ces expéditeurs de marchandises ou devant les recevoir.

Des Voituriers.

La lettre de voiture étant, comme on vient de le dire, un contrat entre le voiturier et le commissionnaire, dont l'exécution à la charge de ce dernier peut parfois avoir lieu vis-à-vis de l'expéditeur de marchandises ou devant les recevoir, ne peut avoir d'autre objet, que la garantie de la perte, en route, des marchandises, de toutes sortes d'avaries, et du retard d'arrivée du fait ou de la faute du voiturier.

Ce n'est aussi que pour ces causes que la loi lui impose cette obligation (1).

Le voiturier *ne garantit pas plus que le commissionnaire* de transport, les avaries ou les pertes provenant du vice de la chose.

Par exemple, un commissionnaire de transport et par suite un voiturier auront été chargés de faire parvenir d'un lieu à un autre, et pendant les plus fortes chaleurs, des marchandises sujettes à se gâter par chaleur. Toutes avaries survenues pour cette cause ne seront à la charge ni du voiturier ni du commissionnaire.

Ou bien, les marchandises auront été données à transporter mal emballées ou dans des futailles pourries, mal faites, mal cerclées ou mal bouchées, les pièces auront fui en route, la marchandise aura été en partie perdue ou aura pris l'air et se sera ainsi gâtée ; de telles pertes ou avaries provenant du vice de la chose, reste-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 103. Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de la force majeure.

Il est garant des avaries autres qne celles qui proviennent du vice propre de la chose, ou de la force majeure.

104. Si, par l'effet de la force majeure, le transport n'est pas effectué dans le délai convenu, il n'y a pas lieu à indemnité contre le voiturier pour cause de retard.

sont pour le compte de l'expéditeur seul. Le commissionnaire ou le voiturier n'en seront pas responsables.

Le voiturier ni le commissionnaire de transport ne sont pas non plus responsables du retard d'arrivée de force majeure, telle que les inondations ; ruptures de ponts, défaut de barques, ouragans impétueux et insurmontables, et autres accidens imprévus et difficiles à réparer, tels que la mort en route des bêtes de trait ou de somme, ou de quelques hommes d'équipage, de mariniers, quant aux transports par eaux.

Mais il faut que tous ces accidens aient été légalement contatés, et que le voiturier en rapporte des certificats *authentiques*, c'est-à-dire à eux délivrés et signés par des officiers de police des différens lieux où ils seroient arrivés. Autrement les voituriers, et les commissionnaires leurs cautions, devront en répondre.

Toutes les espèces de réclamations contre le voiturier ou le commissionnaire de transport, doivent être faites avant la réception des marchandises et le paiement du prix de la voiture, sinon il n'y aura plus lieu à exercer aucun recours contre ceux-ci (1), parce que, par la réception de la marchandise voiturée et par le paiement du prix de la voiture, tout aura été consommé entre le commissionnaire de transport et le voiturier qu'il cautionnoit d'une part, et celui qui devoit recevoir la marchandise de l'autre. Le paiement du prix de voiture, sans aucune réclamation, sera la preuve que celui auquel l'envoi avoit été fait n'en avoit aucun à faire contre personne à raison de ce transport ; ce paiement étant de fait le meilleur reçu et la décharge la plus valable que puisse fournir et dont puisse se prévaloir le voiturier contre toute réclamation postérieure.

Du refus de Réception de marchandises fait à Voiturier lors de l'arrivée.

En cas de refus de marchandises ou de contestation

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 105. La réception des objets transportés, et le paiement du prix de la voiture, éteignent toute action contre le voiturier.

lors de la réception des objets transportés, ils se jugent selon les circonstances, et selon l'objet de la contestation ou cause du refus de réception (1).

Si le refus d'acceptation a lieu pour faits dont le voiturier ou le commissionnaire de transport est responsable, les marchandises seront vérifiées d'après l'énoncé en la lettre de voiture, leur état sera constaté par des experts nommés par le président du tribunal de commerce, et à son défaut (s'il n'y a point de tribunal de commerce dans l'endroit où les marchandises doivent être et auront été transportées), par le juge de paix.

Lorsque la loi dit que *telle* ou *telle* contestation sera jugée, portée au tribunal de commerce, il faut toujours entendre et bien se persuader que tout tribunal civil tenant lieu de tribunal de commerce pour les arrondissemens où il n'en existe pas, c'est au tribunal civil, devant le remplacer, aux termes de l'article 640, qu'il faudra avoir recours.

Les juges de paix ne sont obligés de se mêler de ces sortes d'affaires, que lorsqu'il n'existe pas sur le lieu où elles arrivent, ou un tribunal de commerce ou un tribunal civil, ou lorsque le juge de paix se trouve plus près des parties contestantes, que l'un ou l'autre de ces tribunaux.

Les juges de paix ou leurs suppléans ne doivent jamais refuser de faire droit, et sur-le-champ, aux parties qui s'adressent à eux dans ces occasions.

Ces sortes de contestations sont toutes de l'espèce de celles qu'on désigne par l'expression de *cas urgens*, et qui requièrent célérité.

« Dans les cas qui requièrent célérité (porte l'article » 417 du Code de Procédure, relatif aux matières » de commerce), le président du tribunal pourra per-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 106. En cas de refus ou contestation pour la réception des objets transportés, leur état est vérifié et constaté par des experts nommés par le président du tribunal de commerce, ou, à son défaut, par le juge de paix, et par ordonnance au pied d'une requête.

Le dépôt ou séquestre, et ensuite le transport dans un dépôt public, peut en être ordonné.

La vente peut en être ordonnée en faveur du voiturier, jusqu'à concurrence du prix de la voiture.

» mettre d'assigner, de jour à jour et même d'heure » à heure. »

Les juges de paix ou leurs suppléans, car en matière qui requiert célérité, ces derniers doivent remplacer les juges de paix à l'instant, ne peuvent refuser de procéder, à peine de déni de justice et de prise à partie, sans autre formalité.

Dans le cas où les experts auroient déclaré qu'il existe des avaries ou pertes de la nature de celles dont le voiturier doit répondre, ou le voiturier consentira à les supporter, ou il n'y consentira pas. Le voiturier consentant à supporter ces pertes ou avaries, le montant en sera fixé à l'amiable ou par les mêmes experts; et elles seront payées par le voiturier en déduction ou jusqu'à concurrence du prix de sa voiture; et en cas d'excédant, ainsi et de la manière qu'il conviendra avec celui auquel l'envoi aura été fait.

Si le voiturier ne consent pas à supporter ces pertes ou avaries, la contestation sera jugée sur-le-champ, s'il est possible, ou bien les marchandises seront séquestrées, mises en dépôt, jusqu'à l'événement de la contestation, le prix de voiture retenu sauf les dommages-intérêts de celui en faveur duquel le jugement définitif interviendra.

Les experts ayant déclaré que les avaries ou pertes ne doivent pas être à la charge du voiturier, le voiturier devra, si celui à qui a été fait l'envoi refuse de les recevoir et de payer la voiture, être autorisé à faire vendre une partie de marchandises suffisante pour être payé de sa voiture et de tous ses frais, dépenses extraordinaires et retard.

Cette vente de marchandise ne pourra être faite qu'aux enchères et par officier public, par commissaire-priseur, s'il en existe dans le lieu, ou par tout autre huissier commis exprès par le juge de paix, ou autre, à défaut de commissaire-priseur, même en cas d'absence, parce que ces sortes d'opérations ne peuvent souffrir de retard.

Le surplus de la marchandise sera séquestré, mis au dépôt de l'ordre du même juge, et la contestation restera entre l'expéditeur et celui auquel l'envoi avoit été

fait, sauf à eux le droit d'y appeler ensuite le voiturier, s'il y a lieu.

Si le refus de recevoir les marchandises envoyées et de payer le prix de la voiture, est motivé sur ce qu'elles ne sont pas celles qu'on avoit demandées, la contestation restera entre l'expéditeur et celui à qui l'envoi aura été fait, mais alors le voiturier devra se pourvoir pour faire ordonner la vente d'une partie de ces marchandises pour son paiement.

Pour y parvenir il devra faire citer celui pour lequel il aura transporté ces marchandises devant le tribunal de commerce ou devant le juge de paix, pour y déduire les raisons de son refus, et ce refus constaté, demander la permission d'en faire vendre partie.

Dans une semblable position, la citation pourra être donnée en vertu d'ordonnance du juge, de jour à jour et même d'heure à heure, et la vente ordonnée sur défaut fait par celui auquel étoit adressé l'envoi.

Toutes les fois qu'il y aura lieu à contestation au sujet de transport de marchandises, celui qui aura intérêt de la faire décider devra toujours se pourvoir devant le tribunal de commerce ou devant le juge de paix par requête, en lui exposant par écrit, sur papier timbré, les faits de la contestation, et en le requérant de lui permettre de faire citer son adversaire à paroître, pour déduire ses raisons, et voir juger conformément à son intérêt.

Cette requête devra contenir les conclusions du demandeur, c'est-à-dire, contenir les demandes relatives aux faits exposés, et qui en seroient pour lui la juste conséquence; telles que la condamnation de paiement pour le voiturier, ou la vente et le séquestre.

Tout ce qui est ci-dessus dit, s'applique également aux maîtres de bateaux et entrepreneurs de diligences et voitures publiques, qui se chargent de transports de marchandises; et qui, dans ce cas, sont en même temps commissionnaires de transports et voituriers (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 107. Les dispositions contenues dans le présent titre sont communes aux maîtres de bateaux, entrepreneurs de diligences et voitures publiques.

Dans quel délai doit être intentée toute action à cause d'avarie par effet de transport, étant à la charge du Commissionnaire pour transport.

Il peut arriver qu'il existe entre le voiturier et tout autre une contestation indécise, à raison d'avarie ou perte de marchandise en route. Il ne faudra pas négliger d'en intenter l'action, soit contre le voiturier, soit contre le commissionnaire, pour transport, qui la lui auroit confiée plus tard que la loi ne le veut, autrement cette action sera prescrite (1) et ne pourra plus être intentée, ou si elle l'étoit ne devra pas être jugée, devra être rejetée par la justice si le cité argumente du retard.

Cette prescription acquise en faveur du voiturier, pourroit ne pas l'empêcher de réclamer son paiement, s'il lui avoit été retenu à raison d'avarie ou perte, et qu'il le réclamât dans l'année.

Il faut joindre aux articles du Code de Commerce ceux du Code Napoléon qui suivent, et qui concernent les voituriers par terre et par eau, comme dépositaires.

Les voituriers par terre et par eau sont assujettis pour la garde et la conservation des choses qui leur sont confiées, aux mêmes obligations que les aubergistes dont il est parlé au titre *du dépôt et du séquestre. Code Napoléon, art.* 1782.

Les aubergistes ou hôteliers sont responsables, comme dépositaires, des effets apportés par le voyageur qui loge chez eux ; le dépôt de ces sortes d'effets doit être regardé comme un dépôt nécessaire. *Code Napoléon, art.* 1952.

Ils sont responsables du vol ou du dommage des

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 108. Toutes actions contre le commissionnaire et le voiturier, à raison de la perte ou de l'avarie des marchandises, sont prescrites, après six mois, pour les expéditions faites dans l'intérieur de la France, et après un an, pour celles faites à l'étranger ; le tout à compter, pour les cas de perte, du jour où le transport des marchandises auroit dû être effectué, et pour les cas d'avaries, du jour où la remise des marchandises aura été faite, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité.

effets du voyageur, soit que le vol ait été fait ou que le dommage ait été causé par les domestiques et préposés de l'hôtellerie, ou par des étrangers allant et venant dans l'hôtellerie. *Code Napoléon*, *art.* 1953.

Ils ne sont pas responsables des vols faits à force armée ou autre force majeure. *Code Napol.*, *art.* 1954.

La preuve par témoins peut être reçue pour dépôt nécessaire, même quand il s'agit d'une valeur au-dessus de cent cinquante francs. *Code Napoléon*, *art.* 1950.

Ils (les voituriers) répondent non seulement de ce qu'ils ont déjà reçu dans leurs bâtimens ou voitures, mais encore de ce qui leur a été remis sur le port ou dans l'entrepôt, pour être placé dans leur bâtiment ou voiture. *Code Napoléon*, *art.* 1783.

Ils sont responsables de la perte et des avaries (du gâté) des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuits ou force majeure.

Le cas fortuit est tout cas extraordinaire auquel on pouvoit ne pas s'attendre, qu'on ne pouvoit prévoir, et auquel on n'a pu résister ou apporter aucun remède.

Par exemple, une route est traversée par le lit d'un torrent qu'il faut passer à gué. La crue subite et inattendue des eaux emporte une partie de la marchandise de dessus une voiture, cette marchandise se *perd* par cet événement, ou est au moins avariée (gâtée) : le voiturier ne répond ni de la perte, ni des avaries.

Un bateau faisant route, s'engrave par une diminution subite du volume d'eau par lequel il est porté, ainsi qu'il en arrive dans les rivières, dans le lit desquelles on lâche de plus haut des masses d'eau en réserve, pour les rendre momentanément plus navigables qu'elles ne le sont, ce qu'on appelle flots ; ce bateau se rompt ; ou bien le bateau emporté par un courant qui s'est nouvellement établi, est porté contre un pont, sur un écueil, et s'y brise ; les marchandises sont avariées (gâtées), le marinier ne répond pas de ces avaries qui n'ont lieu que par cas fortuit.

La force majeure provient des inondations, du tonnerre, des événemens de guerre, et autres de cette espèce.

Tant que les marchandises n'ont pas été remises à des voituriers, par les commissionnaires de transports, il en répond comme les aubergistes en répondroient personnellement, et d'après les mêmes règles.

Lorsqu'elles ont été remises par lui à des voituriers, il en répond pour eux, et ceux-ci en répondent à ces commissionnaires.

Des Achats et Ventes.

Dans le commerce, il n'en est pas des ventes ou achats comme au civil : toute espèce de vente ou d'achat doit être prouvé par acte public (par acte passé devant notaires, ou autres officiers institués exprès pour les constater), ou par acte sous seing privé (mais qui pour servir doit être enregistré).

Ou par *bordereau* ou *arrêté* d'agent de change ou courtier, signé de cet agent intermédiaire et des parties, du vendeur et de l'acheteur, si les conditions de vente sont réciproques (si ces conditions sont obligatoires de part et d'autre), si la marchandise n'est pas livrée à l'instant de cette vente, ou au moins par l'acheteur, si la marchandise lui est livrée et qu'il reste débiteur de son prix.

Ou par *facture* ou *correspondance*, ou par les *livres de commerce* ou par témoins, si les juges croient devoir l'admettre (1).

Cette latitude de pouvoir d'admettre ou rejeter la preuve de vente ou d'achat par témoins est donnée aux juges, surtout pour le cas où une vente n'étant constatée que par facture non reconnue ou par des livres

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 109. Les achats et ventes se constatent
Par actes publics,
Par actes sous signature privée,
Par le bordereau ou arrêté d'un agent de change ou courtier, dûment signé par les parties;
Par une facture acceptée,
Par la correspondance,
Par les livres des parties,
Par la preuve testimoniale, dans le cas où le tribunal croira devoir l'admettre.

mal tenus par le vendeur, seroit contestée par l'acheteur, et de manière à faire douter de sa bonne foi, ou de la sûreté de sa mémoire, à laquelle il se seroit peut-être seul fié.

DES LETTRES DE CHANGE.

La lettre de change n'est autre chose qu'un mandat ou ordre de payer dans un lieu, à *tel* ou *tel*, une somme qu'il a déposée ou qui lui est autrement due dans un autre.

Le mandat ou ordre est adressé par celui qui a reçu en dépôt ou qui doit une somme à un autre, son correspondant ou son débiteur personnel de pareille somme, au profit de celui qui a fait ce dépôt, ou à qui cette somme est due; par celui qui donne l'ordre de la lui payer ailleurs, ou à tel autre auquel il aura donné lui-même le pouvoir de la recevoir pour lui, et à l'acquit de celui à laquelle il l'avoit déposé, ou qui la lui devoit.

Par le moyen des lettres de change, l'argent se trouve en quelque sorte transporté à volonté dans tous les lieux où l'on peut avoir besoin ou intérêt de le trouver.

Les lettres de change servent à éviter tous les frais et les risques, et tous les embarras qu'entraînent pour l'ordinaire les transports effectifs d'argent.

Elles sont d'usage pour opérer toute compensation de paiement entre commerçans se faisant réciproquement des fournitures de marchandises.

Chacun d'eux tire sur l'autre, donne à l'autre ordre de payer pour lui dans le lieu de sa résidence ce qu'il peut devoir à d'autres, sauf entre eux un compte définitif des paiemens qu'ils auront chacun faits pour l'un ou l'autre.

De la forme de la Lettre de Change.

Il est de l'essence de la lettre de change d'être tirée d'un lieu sur un autre; elle ne se donne que pour toucher de l'argent dû dans tout autre endroit que celui où il nous est dû, ou que celui où il a été déposé. Si on l'employoit pour faire payer dans le lieu même où

de l'argent est dû, ou dans celui où il a été déposé, quoique lettre de change quant à la forme, elle ne seroit réputée que simple reconnoissance de la part de celui qui l'auroit souscrite, et que comme simple cautionnement de celui-ci, de la part de celui qui l'auroit acceptée.

La lettre de change doit être datée du jour auquel on la souscrit.

Elle énonce la somme qui doit être payée à celui au profit duquel elle a été souscrite ou à tout autre porteur de sa procuration pour recevoir (qu'on appelle communément *porteur d'ordre*),

Le nom de celui qui doit payer,

La valeur fournie en espèces ou en marchandises, en compte actuel ou à faire, ou de toute autre manière, à titre d'avance, sauf restitution.

Elle est payable à vue à personne seule (au porteur), à celui auquel elle a été remise pour en toucher le montant au lieu convenu et qui y est indiqué, ou au porteur subséquent, à tout autre ayant le dernier pouvoir de toucher la somme qu'elle énonce.

Elle peut être tirée par première, en un seul original ou en plusieurs originaux, par *première, deuxième, troisième, quatrième,* etc.; chacune de ces lettres, qui toutes ne sont qu'une seule et même, doivent énoncer si la lettre est unique, ou *première, deuxième, troisième* ou *quatrième*, etc.

Ces doubles, triples ou quadruples originaux d'une même lettre de change pour une même, seule et unique somme d'argent à faire payer dans l'éloignement, sont surtout usitées pour les lieux d'un accès difficile ou hasardeux, tels que les îles ou grands continens au-delà des mers, et pour être payées au-delà des lieux occupés par des armées ennemies.

Chaque original s'envoie par des routes différentes; le premier présenté et accepté empêche l'acceptation de tous les autres; le premier payé annulle tous les autres (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 110. La lettre de change est tirée d'un lieu sur un autre.
Elle est datée.
Elle énonce

Une lettre de change peut être tirée sur un individu et payable par un autre que par lui ; et dans un autre lieu que celui où réside celui sur lequel elle est tirée.

Elle peut être tirée par ordre et pour le compte d'un tiers, en vertu de pouvoir donné exprès et pour tout autre compte que de celui qui l'a souscrite, et qui ne l'a souscrite que conformément au pouvoir qui lui avoit été donné (1).

Lettre de Change quant à la forme ; quand n'est cependant réputée que simple promesse, simple billet, ou simple reconnoissance de dette ?

Toute lettre de change souscrite de noms supposés ; souscrite sous un nom que n'a pas celui qui l'a écrite et signée ; dont le nom du véritable tireur ne se rapporte à cette signature, ou sous la fausse qualité de commerçant, ou à domicile qui n'existe pas, ou tirée dans un lieu et qui énonce qu'elle a été tirée d'un autre, ou qui est énoncée payable dans un lieu, tandis que par d'autres actes ou conventions il est prouvé qu'elle ne devoit ou ne pouvoit l'être que dans un autre, n'est réputée qu'une simple promesse (2).

Il y a une grande différence de sûreté entre une promesse et une lettre de change. La lettre de change, quant à son paiement forcé, jouit de toute la faveur que les lois sur le commerce y ont attachée. Le corps

---

La somme à payer,
Le nom de celui qui doit payer,
L'époque et le lieu où le paiement doit s'effectuer,
La valeur fournie en espèces, en marchandises, en compte, ou de toute autre manière.
Elle est à l'ordre d'un tiers, ou à l'ordre du tireur lui-même.
Si elle est par première, deuxième, troisième, quatrième, etc., elle l'exprime.

(1) *Code de Comm.*

Art. 111. Une lettre de change peut être tirée sur un individu, et payable au domicile d'un tiers.
Elle peut être tirée par ordre et pour le compte d'un tiers.

(2) 112. Sont réputées simples promesses toutes lettres de change contenant supposition, soit de nom, soit de qualité, soit de domicile, soit des lieux d'où elles *sont* tirées ou dans lesquelles elles *sont* payables.

de celui qui la doit, ou qui l'a acceptée, ou qui en a garanti le paiement de quelque manière que ce soit, en répond, indépendamment de toutes les poursuites qui peuvent être séparément exercées sur tous ses biens, meubles ou immeubles, enfin sur toutes ses propriétés en général.

La procédure à suivre pour obtenir jugement de condamnation de paiement d'une lettre de change, est bien plus brève et bien moins sujette à incidens, à contestations intermédiaires et indépendantes du fond, que celle prescrite pour parvenir à faire condamner à payer le montant d'une simple promesse.

Le jugement en condamnation de paiement du montant des promesses, ne peut s'obtenir que dans les tribunaux civils ; jamais les juges civils ne peuvent prononcer que le débiteur sera contraint par corps à payer, c'est-à-dire, ordonner son emprisonnement faute de paiement.

L'exécution de ces jugemens ne peut être poursuivie que sur les biens du débiteur.

L'article 112, et l'article 636 du Code de Commerce qui se rallie à cet article 112, ont donné lieu à beaucoup d'inquiétudes plus vagues que réelles, parce qu'on n'a pas considéré, ou qu'on n'a pas voulu se pénétrer autant qu'il étoit nécessaire des motifs qui ont engagé le législateur à porter l'un et l'autre.

Des lettres de change dans lesquelles il existe des suppositions ou de noms, ou de qualités, ou de domicile, ou des lieux dont elles sont tirées ou payables, ne peuvent constituer que des titres frauduleux, soit de la part de ceux qui les souscrivent en employant ces diverses suppositions, et qui les livrent à qui ne se doute pas de ces suppositions, soit quant à ceux qui, ne pouvant ignorer ces suppositions, n'acceptent de pareils titres que pour usurer ceux auxquels ils les font souscrire, et dévorer ainsi d'avance leur patrimoine.

S'il existe supposition de nom à l'égard du tireur, si celui qui a écrit le corps d'une lettre de change et l'a souscrite d'un autre nom que le sien, comme donnant l'ordre à un autre de payer la somme qui y est énoncée à celui au profit duquel cette lettre est ainsi

souscrite, et que celui qui l'a acceptée soit d'accord de cette supposition, il y a certainement lieu de soupçonner que l'accepteur d'une semblable lettre n'a entendu que s'obliger seul. Dès-lors cette lettre de change n'est quant à lui qu'une simple promesse, qu'une obligation ordinaire; celui au profit duquel elle a été souscrite de cette manière, connoissant cette supposition, et l'ayant reçue comme titre de reconnoissance de prêt, il est évident que de son côté il a consenti à n'avoir pour obligé qu'une seule personne, dont il n'a voulu et n'a reçu qu'une simple promesse, à la vérité déguisée sous la forme d'une lettre de change, à laquelle le législateur n'étoit pas obligé de donner plus de valeur qu'elle n'en devoit avoir, du fait même de chacune des parties.

Un semblable titre ne constitue d'un côté qu'un prêt ordinaire, indépendant de tous actes de commerce, et de l'autre, qu'une reconnoissance de ce prêt : il ne peut participer à la faveur légale due et accordée par la loi à la lettre de change.

On ne peut pas dire, ni raisonnablement penser que celui qui reçoit une pareille lettre, n'a pas été d'accord de cette supposition. Le législateur ne peut l'empêcher de faire telle convention qu'il lui plaît, ainsi il ne peut l'empêcher, ni aucun autre avec lui, de contracter comme bon leur semble; mais il n'est pas obligé de valider, autant que le prêteur le désireroit peut-être, ce singulier titre, à raison du déguisement sous lequel il existe.

De semblables lettres de change ne peuvent d'abord sembler dangereuses que pour ceux auxquels elles seroient ensuite passées; mais ou les porteurs de semblables lettres de change seront commerçans, ou ils ne le seront pas : s'ils sont commerçans, ils en répondront comme commerçans à ceux auxquels ils les auront passées. De ceux-ci au donneur d'ordre, elles auront tout l'effet d'une lettre de change; ils devront être condamnés, et par corps, à les rembourser, si elles ne sont pas payées à échéance. Peut-être même sera-t-il parfois possible, et selon certaines circonstances, de soutenir que le donneur d'ordre de telles lettres de

change, fût-il commerçant, a commis un délit à l'égard de celui auquel il aura passé cet ordre.

Si les porteurs de lettres de change dont il s'agit ne sont pas commerçans, le vice originel dont elles sont d'abord frappées se perpétuera, elles ne seront toujours que de simples promesses à l'égard de l'accepteur; les ordres passés par des non commerçans ne seront que des cautionnemens ordinaires et purement civils, et le commerçant qui consentira à prendre ce titre, n'aura pas lieu de se plaindre de la rigueur de la loi.

Le législateur n'étoit pas plus obligé pour lui que pour le premier porteur, d'approuver le déguisement sous lequel il est produit.

Il n'est pas un commerçant qui ne sache que l'usage des lettres de change n'a été introduit qu'en faveur du commerce, et ne peut avoir d'effet qu'entre commerçans, ou qu'autant qu'elles ont été signées comme tireur, accepteur ou endosseur, que par des commerçans.

Celui qui aura pris d'un commerçant ou d'un non commerçant un pareil effet de confiance, l'un ou l'autre n'aura qu'à lui à s'en prendre s'il n'a qu'un garant par corps, ou s'il n'en a point.

Il en est de toutes les autres suppositions de qualité, de domicile ou autres, en lettre de change, comme de celle de supposition de nom.

En général de telles lettres de change n'étoient autrefois qu'un abus et le seroient encore, si le législateur ne les avoit proscrites. Elles ne servoient le plus ordinairement, comme on l'a dit, qu'à faciliter les jouissances trop hâtives de la jeunesse, qu'à favoriser sa ruine; elles ne profitoient qu'aux usuriers.

Alors il existoit un remède contre ces abus. Les substitutions en faisoient justice. Tel usurier qui, au moyen de pareils titres, convoitoit l'hérédité, tout le bien à venir de ses jeunes et imprudentes dupes, se voyoit toujours frustré de ses espérances par l'effet de ces substitutions.

Les substitutions n'ayant plus lieu, il a bien fallu supprimer ce qui en grande partie les avoit fait admettre.

Lettres de Change de femme et filles, quant aux mineurs, ne sont réputées que simples promesses.

Les signatures des femmes et des filles non commerçantes, ne valent non plus que comme simples promesses (1). Les femmes dont il est ici question, ne sont autres que celles qui, mariées, ne sont pas communes en biens avec leurs maris, ou les femmes veuves qui ne sont plus en puissance de mari; car aucune femme en puissance de mari, et qui n'est pas marchande publique, n'a le droit d'apposer sa signature à aucun acte emportant obligation à la charge de celui qui l'a signé sans le consentement de son mari, ou sans y être autrement autorisée par justice, telle que la femme séparée de biens depuis le mariage.

Par les filles, la loi entend les filles majeures et non aucunes autres.

Les lettres de change souscrites par les mineurs sont nulles à leur égard (2), qu'ils les aient signées comme tireurs, accepteurs ou endosseurs, à moins qu'ils ne soient *légalement* commerçans (*voyez* page 25).

Dans l'un ou l'autre cas, ils peuvent, aux termes du Code Napoléon, ainsi que les femmes mariées non marchandes publiques, et les interdits, se faire restituer contre de tels engagemens (demander la nullité de ces engagemens quant à eux).

Les mineurs et autres ainsi restitués, dont les enga-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 113. La signature des femmes et des filles non négociantes ou marchandes publiques sur lettres de change ne vaut, à leur égard, que comme simple promesse.

(2) Art. 114. Les lettres de change souscrites par des mineurs non négocians sont nulles à leur égard, sauf les droits respectifs des parties, conformément à l'article 1312 du Code Napoléon.

Code Napol.

Art. 1312. Lorsque les mineurs, les interdits, ou les femmes mariées, sont admis en ces qualités à se faire restituer contre leurs engagemens, le remboursement de ce qui auroit été, en conséquence de ces engagemens, payé pendant la minorité, l'interdiction, ou le mariage, ne peut en être exigé, à moins qu'il ne soit prouvé que ce qui a été payé a tourné à leur profit.

gemens ont été annullés, ne sont obligés de rembourser ce qu'ils auroient reçu pendant la minorité, l'interdiction ou le mariage, qu'autant qu'il sera prouvé que ce qu'ils ont reçu a tourné à leur profit.

Lorsque la loi dit qu'ils ne doivent rembourser *que ce qui a tourné à leur profit*, il ne faut pas prendre ces expressions dans la latitude qu'elles présentent pour tout autre majeur. Cela ne veut pas dire dont ils ont joui, qu'ils l'aient ou non dépensé utilement pour eux. Le remboursement n'est dû par eux que de ce qu'ils ont employé utilement ou pour leurs besoins *indispensables*, et non de ce qu'ils auroient imprudemment consommé en dépenses folles ou de débauches.

C'est à celui qui réclamera ce remboursement à prouver l'utilité de l'emploi qui aura été fait par le mineur ou autre, des fonds ou marchandises qu'il leur aura donnés sur des lettres de change où se trouveront leurs signatures, autrement il courra risque de tout perdre.

De la Provision.

Par provision relative à toutes lettres de change, on désigne l'existence réelle ou présumée des fonds nécessaires à son acquit, dans le lieu même et entre les mains de la personne sur laquelle elle est tirée, et qui y est désignée comme devant la payer.

Cette existence de fonds est réelle, lorsque celui sur lequel est tirée une lettre de change, et qui y est indiqué comme devant la payer, a en dépôt une somme appartenante au tireur, ou lorsqu'il est autrement son débiteur.

L'existence de ces fonds est présumée, est considérée comme réelle, dèsque celui sur qui une lettre de change est tirée l'a acceptée, et s'est ainsi personnellement soumis à la payer, qu'il ait ou non des fonds appartenans au tireur.

Si une personne tire une lettre de change sur quelqu'un sans en avoir fait les fonds, sans que celui sur lequel elle est tirée ait des fonds à lui, il est toujours obligé de l'acquitter lorsque celui-ci l'a acceptée.

Dans le cas de non acceptation d'une lettre de change

de la part de celui sur qui elle étoit tirée, le tireur en est responsable vis-à-vis de celui au profit duquel il l'a souscrite, et de tous les autres ayant pouvoir d'en toucher le montant en son lieu et place.

S'il n'existoit pas alors de fonds entre les mains de la personne sur laquelle elle étoit tirée, le tireur n'a aucune garantie à exercer contre celui-ci, à raison de son refus d'accepter cette lettre de change, de son refus de contracter l'obligation de la payer à son échéance.

Si au contraire il y avoit provision, le tireur aura son recours contre celui sur qui aura été tirée la lettre de change.

Cependant il faut observer, qu'à moins que celui sur qui une lettre de change auroit été tirée, ne fût dépositaire de fonds appartenans au tireur, et quoiqu'il fût débiteur du tireur, il pourroit se faire qu'il n'y eût pas provision.

Par exemple, celui sur lequel une lettre de change auroit été tirée, ne sera que débiteur du tireur, mais aura terme pour payer sa dette; le tireur aura souscrit une lettre de change pour être par lui payée avant l'échéance de ce terme: dans ce cas il n'y aura pas provision, si celui-ci ne l'accepte pas, parce que qui a terme ne doit pas *encore*, ne peut être forcé à payer avant que ce terme ne soit échu.

S'il s'engage une contestation entre celui qui a tiré une lettre de change et celui au profit duquel elle a été souscrite ou tous autres ayant de celui-ci pouvoir de la toucher, sur l'existence ou non existence de la provision, d'après refus d'acceptation, c'est au tireur à prouver que cette provision existoit, dans le cas où le protêt faute de paiement auroit été fait trop tard, autrement il en sera toujours responsable.

S'il fait cette preuve et que le protêt ait été fait trop tard, il n'en sera plus responsable (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 115. La provision doit être faite par le tireur, ou par celui pour le compte de qui la lettre de change sera tirée, sans que le tireur cesse d'être personnellement obligé.

116. Il y a provision, si, à l'échéance de la lettre de change,

De l'Acceptation des Lettres de change.

L'acceptation de la lettre de change n'est autre chose que le consentement, volontairement donné par écrit, de la payer à son échéance, le jour qu'elle indique.

Cette acceptation se donne pour les lettres, payables le jour indiqué par la lettre elle-même, par cette simple formule, *accepté*, et au-dessous la signature de celui qui accepte.

Le tireur d'une lettre de change et tous les endosseurs, tous ceux qui, à commencer par celui au profit duquel elle a été souscrite, par le tireur, se sont, successivement de l'un à l'autre, passé le pouvoir d'en recevoir le paiement à l'acquit du tireur, sont, des uns aux autres, solidairement responsables de son acceptation et de son paiement.

Le tireur est responsable de l'un et de l'autre vis-à-vis de tout porteur ayant pouvoir d'en toucher les fonds; chacun des endosseurs est responsable de cette acceptation ou paiement vis-à-vis de celui auquel il a passé le pouvoir de la toucher, et vis-à-vis de tous les autres auxquels celui-ci l'a transmis, ainsi de l'un à l'autre jusqu'au dernier porteur, jusqu'à celui qui s'en trouve dernier cessionnaire et qui la présente à l'acceptation ou échéance pour en recevoir le montant.

Ils en sont *solidairement* responsables, c'est-à-dire, que le dernier porteur peut, faute d'acceptation ou de paiement à échéance, s'adresser indistinctement au tireur, à tous les endosseurs ou à celui qu'il voudra d'entre eux, pour le forcer à assurer faute d'acceptation, le paiement de la lettre de change à son échéance, ou pour l'effectuer sur-le-champ, sauf s'il s'adresse à

---

celui sur qui elle est fournie est redevable au tireur, ou à celui pour compte de qui elle est tirée, d'une somme au moins égale au montant de la lettre de change.

117. L'acceptation suppose la provision.
Elle en établit la preuve à l'égard des endosseurs.
Soit qu'il y ait ou non acceptation, le tireur seul est tenu de prouver, en cas de dénégation, que ceux sur qui la lettre étoit tirée, avoient provision à l'échéance; sinon il est tenu de la garantir, quoique le protêt ait été fait après les délais fixés.

un endosseur qui en ait d'autres avant lui, à agir vis-à-vis tous les autres ou l'un d'eux seulement, ainsi que ce dernier porteur auroit pu le faire lui-même (1).

Le droit de forcer ainsi le remboursement actuel d'une lettre de change refusée à acceptation, ou de fournir caution de son paiement à échéance, résulte de ce que faute de cette acceptation ou de caution de paiement, qui tienne lieu de cette acceptation, il n'existe plus aucune certitude du paiement de cette lettre dans le lieu où ce paiement devroit être fait; dans le lieu qui auroit été exprès choisi par celui au profit duquel elle aura été souscrite et qui ne l'auroit demandée au tireur ou prise de lui, que dans la certitude qu'il en toucheroit le montant, ou qu'un autre qu'il avoit intérêt de satisfaire lui-même de ce qu'il lui devoit, le toucheroit ou le feroit toucher dans cet endroit de choix.

Ces poursuites de rigueur ne peuvent être provoquées que d'après une preuve de ce refus d'acceptation ; il faut qu'il soit constaté, il faut qu'il existe un acte légal qui établisse que ce refus d'acceptation à eu lieu. Cet acte est ce qu'on appelle protêt faute d'acceptation (2). *Voyez* plus bas les formalités prescrites pour ce protêt.

Formalités à observer sur refus d'acceptation d'une Lettre de change.

Le refus d'acceptation existant, ce refus étant même constaté, il seroit injuste de forcer le tireur ou les endosseurs à assurer le paiement de la lettre de change à son échéance, ou d'effectuer ce paiement sur-le-champ, sans leur donner auparavant la connoissance juridique et légale de ce fait. Ainsi, le protêt faute d'acceptation doit leur être notifié, et ce n'est qu'aussitôt ou après qu'ils en auront eu connoissance qu'on pourra les forcer à donner caution ou à payer (3).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 118. Le tireur et les endosseurs d'une lettre de change sont garans solidaires de l'acceptation et du paiement à l'échéance.

(2) Art. 119. Le refus d'acceptation est constaté par un acte que l'on nomme *protêt faute d'acceptation.*

(3) Art. 120. Sur la notification du protêt faute d'acceptation, les

Si le tireur ou l'un des endosseurs donne caution du paiement d'une lettre de change refusée à acceptation, il ne sera tenu que des frais du protêt et de ceux de sa notification ; mais si cette caution n'est fournie par personne, ces frais et ceux de rechange devront être remboursés au porteur de la lettre, par le tireur ou celui des endosseurs auquel il s'adressera pour ce remboursement, sauf à l'endosseur qui seroit ainsi poursuivi, à exercer son recours contre tout autre des endosseurs, entre les mains desquels la lettre de change auroit auparavant passé.

Le remboursement d'une lettre de change, refusée à acceptation, et pour le paiement de laquelle, à échéance, il n'auroit pas été donné caution, peut être exigé et effectué de deux manières.

Il peut être exigé, en représentant la lettre de change elle-même au tireur ou à l'un des endosseurs, qui peut en compter aussitôt les fonds au porteur.

Mais ce moyen n'est pas celui qu'on préfère toujours; l'obligation du tireur et de chacun des endosseurs, de faire toucher la somme indiquée dans la lettre, sur le lieu où elle devoit être payée, n'en existe pas moins, quoique la lettre ait été refusée à l'acceptation.

Si le tireur ou l'un des endosseurs ne donne pas caution de son paiement à échéance, le porteur peut prendre sa somme de qui voudra la lui avancer sur le lieu, et tirer lui-même à son tour sur le tireur de cette lettre ou sur l'un des endosseurs une autre lettre de change de même somme ; la personne qui emploie ainsi son argent, qui supplée au défaut d'exécution des conventions du tireur et des endosseurs de la lettre refusée à acceptation, a droit à un bénéfice d'usage dans le commerce ; ce bénéfice est ce qu'on appelle rechange.

---

endosseurs et le tireur sont respectivement tenus de donner caution pour assurer le paiement de la lettre de change à son échéance, ou d'en effectuer le remboursement avec les frais de protêt et de rechange.

La caution, soit du tireur, soit de l'endosseur, n'est solidaire qu'avec celui qu'elle a cautionné.

Le change est le droit dû pour la lettre de change donnée contre de l'argent ; le rechange est le droit dû pour l'argent donné contre la lettre de change, refusée à acceptation ou à paiement, et dont le remboursement ne doit s'effectuer que sur une autre lettre de change, à laquelle sont joints la lettre qui a été refusée, et les actes de protêt et de dénonciation de protêt comme pièces justificatives des faits qui sont cause, d'après un usage constamment suivi dans le commerce, autorisé par la loi elle-même, que le porteur de la lettre de change refusée à acceptation, et pour le paiement de laquelle, à échéance, il n'a point été donné caution, de prendre sur le lieu même où cette lettre devoit être payée, la somme qu'elle indique.

Le taux du rechange, ainsi que celui du change, n'est jamais fixé ; ils dépendent l'un et l'autre de beaucoup de circonstances, selon lesquelles il est plus ou moins fort.

Attendu que le porteur d'une lettre de change refusée à acceptation, et pour laquelle il n'a été donné aucune caution de paiement à échéance, a droit, aux termes de la loi, de se faire rembourser non seulement le montant de la lettre de change, mais encore les frais du protêt et de dénonciation, et ceux de rechange, la nouvelle lettre de change tirée par le porteur de celle refusée, comprend toutes ces sommes qui doivent être justifiées par un bordereau en règle du compte général de tous les frais, c'est-à-dire, signé d'un agent de change, courtier ou autre, et qui se joint, ainsi que les autres pièces ci-dessus désignées, à la nouvelle lettre.

De tout ce qui vient d'être dit, il résulte donc que, pour forcer le remboursement d'une lettre de change refusée à l'acceptation, ou pour être légalement autorisé à prendre des fonds, sur le lieu où cette lettre étoit payable, il faut successivement remplir les formalités prescrites.

Faire d'abord protester la lettre refusée pour défaut d'acceptation ;

Faire notifier ce protêt au tireur et aux endosseurs où à l'un d'eux qu'on préférera ;

Et enfin, après avoir attendu raisonnablement leur réponse, faire citer le tireur et tous les endosseurs ou l'un d'eux seulement; mais jamais que ceux auxquels on aura notifié le protêt, afin de remboursement du montant de cette lettre.

On ne prendra des fonds sur le lieu où cette lettre devroit être payée, ou sur celui où elle a été refusée à acceptation, qu'après que le délai suffisant pour réponse sera échu.

Autrement on risqueroit de faire des frais en pure perte, abstraction faite de ceux de protêt et de ses notifications.

Caution de paiement de Lettre de Change, refusée à acceptation, n'est solidaire qu'avec celui qu'il a cautionné.

La caution de paiement à échéance d'une lettre de change refusée à acceptation, n'est solidaire, dit la loi, qu'avec celui qu'elle a cautionné.

Ainsi, si c'est le tireur qui est cautionné, sa caution le sera de tous les endosseurs en même temps, parce que le tireur est la caution générale de celui auquel il a fourni une lettre de change, et en même temps de tous ceux qui l'auront endossée.

Mais, si cette caution n'est fournie que pour un des endosseurs, elle ne sera caution que de cet endosseur, et les endosseurs subséquens à celui-ci, et non d'aucun autre antérieur.

Ainsi, supposé qu'une lettre de change refusée à acceptation, ait été endossée par quatre personnes, et que sur protêt et notification de protêt, il n'y ait que le dernier endosseur qui offre et donne caution de son paiement à échéance, cette caution ne le sera d'aucun des autres endosseurs.

La valeur, l'effet et les conséquences de ce cautionnement étant ainsi déterminés par la loi, et pour la caution et pour le cautionné, et quant à ceux qui en profitent, il reste une question assez importante à examiner.

Le porteur d'une lettre de change refusée à accep-

tation protestée, et auquel il aura été fourni caution de son paiement à échéance, par le tireur ou l'un des endosseurs quelconques, pourra-t-il ou ne pourra-t-il pas forcer tous les autres, ou du moins celui qu'il préféreroit, à lui fournir le même cautionnement, ou, ce qui est la même chose, ce porteur ayant une caution quelconque du paiement de sa lettre à échéance, devra-t-il nécessairement s'en contenter ?

Pour discuter cette question, il faut considérer ce que c'est qu'une lettre de change, quels sont les droits du porteur, quelles sont les obligations du tireur et de tous ceux qui l'ont souscrite et garantie par des endossemens, et successivement de l'un à tous les autres après lui.

La lettre de change n'a été admise dans le commerce que pour faciliter les recettes d'argent sans frais, risques ni embarras de transport effectif dans tous les lieux, que pour y trouver l'argent à époque fixe.

Le tireur garantit à tous les endosseurs et au porteur que la somme indiquée dans sa lettre de change, sera payée dans l'endroit désiré et fixé.

Chaque endosseur donne à celui à qui il transporte cette lettre, et pour celui-ci à tous ceux auxquels elle sera ensuite transportée, la même garantie.

Le dernier porteur étant celui en faveur duquel toutes ces garanties se trouvent réunies, a droit de les exercer à son gré, de préférer qui il lui plaît comme son garant particulier; sans elle il n'eût pas accepté le transport de cette lettre : il peut donc poursuivre tous ceux qui ont souscrit cette même lettre à quelque titre que ce soit.

L'acceptation d'une lettre de change, si elle a lieu, étant un surcroît de toutes les autres garanties, le refus d'acceptation au contraire rendant toutes ces garanties douteuses, et la loi elle-même voulant alors que le paiement à échéance soit cautionné, sans limiter à *tel* ou *tel* le cautionnement, il est clair que le dernier porteur peut l'exiger de tous les garans en même temps, ou précisément de celui ou de ceux d'entre eux qu'il préféreroit; il est donc clair que tant que celui qu'il

désireroit qui fût cautionné, ne le sera pas, personne de ceux qui n'auroient pas donné caution, n'a le droit de se prévaloir contre lui de celle qui auroit été donnée par un autre.

Donc, quelles que soient les cautions déjà offertes, le dernier porteur a droit d'user contre celui qu'il voudra de ceux qui n'auront pas été cautionnés, de son droit de prendre de l'argent sur le lieu où la lettre a été refusée à acceptation, et d'en tirer une sur lui, de la somme indiquée dans la lettre de change et ensemble des frais de protêt et de rechange.

Chaque endosseur sur lequel auroit été tirée une telle lettre de rechange doit donc avoir le même droit vis-à-vis de celui ou de ceux qui le précèdent, jusqu'au tireur seul garant vis-à-vis de tous les endosseurs du montant de la lettre de change refusée à l'acceptation.

Cette opération, qui paroît d'abord très-compliquée, est cependant très-simple. L'exemple qui suit va le démontrer.

Une lettre de change de dix mille francs aura été tirée par *Pierre* de Paris au profit et à ordre de *Paul* sur *Jean* demeurant à Lyon. *Paul*, premier porteur de la lettre de change, en passe, avant l'acceptation, l'ordre à *Ambroise*;

Ambroise en passe l'ordre à *Guillaume*;

Guillaume en passe l'ordre à *Gabriel*;

Gabriel en passe l'ordre à *Eustache*;

Eustache en passe l'ordre à *François*;

François, dernier porteur, présente à Lyon cette lettre à *Jean* qui doit l'accepter; celui-ci refuse cette acceptation.

Dans ce cas *François* a pour ses garans tous les endosseurs de cette lettre et le tireur lui-même, après qu'il leur aura tous fait notifier le protêt faute d'acceptation. Si le tireur de la lettre donne caution de son paiement à échéance et que cette caution soit suffisante, *François* n'aura aucun autre recours à exercer; mais si *Gabriel*, dernier endosseur, donne seul cette caution, *François* ne sera pas obligé de s'en tenir à cette caution: il pourra exiger qu'*Ambroise* ou *Gabriel* cautionnent aussi ce paiement.

Si *Guillaume* donne cette caution, *François* ne pourra exiger que *Gabriel* et *Eustache* le cautionnent aussi, parce que la caution de *Guillaume* cautionne aussi *Gabriel* et *Eustache*; mais si *François* ne trouve pas ce cautionnement suffisant, il pourra exiger celui d'*Ambroise* ou de *Paul*, et ainsi toujours en remontant jusqu'au tireur, de sorte qu'un cautionnement une fois accepté, il n'en puisse être exigé aucun des endosseurs, au-dessous de celui qui aura été cautionné, la caution de l'endosseur en ayant d'autres après lui, étant en même temps caution de tous les autres subséquens.

Si les garans, tireur ou endosseurs, se refusent également à fournir cette caution, *François* pourra les citer tous en justice ou celui d'entre eux qu'il lui plaira, pour le forcer au remboursement de sa lettre de change; et s'il n'en attaque qu'un, celui-ci aura comme lui le droit d'attaquer à son tour tous les endosseurs au-dessus de lui, ou celui d'entre eux qu'il voudra.

Il en sera de même si *François* préfère de prendre de l'argent et de tirer une lettre de rechange sur le tireur de celle refusée à acceptation.

S'il tire cette lettre sur le tireur de celle refusée, celui-ci n'aura aucun recours.

Mais, s'il tire cette lettre de rechange sur l'un des endosseurs, celui-ci en pourra faire autant par suite de la dénonciation générale de protêt faute d'acceptation faite par *François* à l'égard de tous les endosseurs qui le précéderont, comme étant ses garans.

Obligations de l'Accepteur d'une Lettre de change.

Tout accepteur de lettre de change est tenu et obligé de la payer, qu'il y ait provision ou non, que les fonds lui en aient été ou non remis; son acceptation suppose pour tous ceux qui ont intérêt à toucher le montant de cette lettre acceptée, qu'il en avoit alors les fonds, qu'il a dû conserver pour l'acquitter. *Voyez* l'art. 117 (page 173).

Cet accepteur doit payer, quand bien même le tireur (celui de l'ordre duquel il aura accepté) auroit depuis l'acceptation fait faillite. Cette obligation ne peut être

éteinte, par la raison ci-dessus donnée, parce que son acceptation a supposé qu'il avoit alors provision (1).

Dans quelle forme est faite toute acceptation de lettre de change?

Celui qui accepte une lettre de change doit constater ce fait par écrit signé de lui, sur cette lettre même, et daté, si elle est payable à un ou plusieurs jours de vue, sans autre époque fixe de paiement.

Dans ce cas, faute de date du jour de l'acceptation, le paiement est exigible à compter de la date de la lettre de change elle-même (2).

Ainsi une lettre tirée de *Paris* sur *Bordeaux*, le 20 janvier, payable à quinze jours de vue, qui ne sera présentée à l'acceptation que le 30 de ce mois, ne sera payable que le 14 février, si, en l'acceptant, l'acceptation est datée du 30 janvier, jour où elle aura eu lieu. Au contraire, si cette acceptation n'est pas datée, le paiement en sera exigible le 4 de février, ce qui sera quinze jours, à compter de la date de cette lettre de change.

Des lettres de change payables à autre domicile que de celui sur lequel elle a été tirée.

Aux termes de l'art. 111 (*voyez* page 166), une lettre de change peut être de convention particulière d'entre le tireur, et celui au profit duquel elle est souscrite, payable à un autre domicile qu'à celui de l'accepteur; dans ce cas, l'acceptation doit indiquer ce domicile de

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 121. Celui qui accepte une lettre de change, contracte l'obligation d'en payer le montant.

L'accepteur n'est pas restituable contre son acceptation, quand même le tireur auroit failli à son insu avant qu'il eût accepté.

(2) 122. L'acceptation d'une lettre de change doit être signée.
L'acceptation est exprimée par le mot *accepté*.
Elle est datée, si la lettre est à un ou plusieurs jours ou mois de vue;
Et, dans ce dernier cas, le défaut de date de l'acceptation rend la lettre exigible au terme y exprimé, à compter de sa date.

paiement, ou celui auquel les diligences, les poursuites, en cas de non paiement, devront être faites (1).

Dans ce cas, au lieu de *accepté*, il faudra dire *accepté, pour payer au domicile de M*....... (sa qualité), *à*....... *les diligences faites à mon domicile*, ou *les diligences faites au domicile dudit sieur*......

Le législateur prescrit cette précaution, afin d'éviter tout doute et tout embarras quant à la validité des poursuites, les poursuites faites au domicile indiqué, étant alors les seules valables. Par poursuites, on entend surtout le protêt faute de paiement.

Cependant il pourroit arriver que cette mention d'indication du domicile où doivent être faites ces poursuites, le protêt surtout, eût été omise par l'accepteur.

Le législateur n'ayant pas prévu expressément ce cas, il est nécessaire de déterminer auquel des deux domiciles, de l'accepteur ou de celui où la lettre de change doit être payée, ces poursuites, surtout le protêt faute de paiement, devront être faites.

Tout porte à penser, et l'on croit que le protêt faute de paiement devra être fait au domicile de la personne où la lettre de change aura été indiquée être payable, parce que le défaut de paiement ne peut être valablement constaté que dans l'endroit où il auroit dû être réalisé et où il ne l'auroit pas été.

Le protêt fait au domicile de l'accepteur prêteroit à trop de chicanes ou prétextes pour en éluder l'effet.

L'accepteur, si le protêt étoit fait à son domicile, pourroit se taire pendant tout le temps nécessaire et fatal prescrit pour le rendre nul, et ensuite prétendre le faire déclarer tel, attendu que les fonds existoient au lieu où la lettre étoit payable, et offrir de prouver l'existence de ces fonds dans ce lieu, ce qui rendroit le jugement de cette contestation très-difficile, à cause du silence de la loi pour ce cas extraordinaire.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 123. L'acceptation d'une lettre de change payable dans un autre lieu que celui de la résidence de l'accepteur, indique le domicile où le paiement doit être effectué ou les diligences faites.

Au contraire, si le protêt est fait au lieu où devoit se payer la lettre de change, et qui ne l'auroit pas été, il ne restera aucun doute sur la non existence, ou du moins sur la non délivrance des fonds. La contestation sur l'existence ou non existence de ces fonds, au lieu du paiement, restera pour le compte de l'accepteur, et seulement entre lui et celui indiqué pour payer. Elle ne pourra en rien influer sur le sort du porteur de la lettre, ni sur celui d'aucun autre de ses garans, quant à la validité du protêt au moins.

A l'égard des diligences ou poursuites subséquentes au protêt, on se croit fondé à penser qu'elles ne pourront être faites qu'au domicile de l'accepteur lui-même, depuis, néanmoins, la dénonciation qui lui sera faite du protêt faute de paiement, dressé au domicile de la personne indiquée pour ce paiement.

Alors tout sera régularisé, l'accepteur pourra payer par intervention au protêt déjà fait et à lui dénoncé, ou n'aura rien à objecter contre les poursuites exercées à son domicile.

Au contraire, si, le protêt fait au domicile de celui qui devoit payer, les poursuites étoient continuées sans autre formalité à ce domicile, l'accepteur pourroit se plaindre de l'ignorance dans laquelle il auroit été laissé à cet égard, et peut-être prétendre faire retomber ces poursuites sur celui qui l'auroit ainsi laissé dans l'erreur. Peut-être cet accepteur pourroit réussir dans cette prétention, parce qu'il auroit à y opposer la faculté de payer par intervention dont il auroit usé s'il avoit connu le protêt.

L'accepteur ne pourra rien objecter contre les poursuites faites à son domicile, après dénonciation à lui faite du protêt dressé au domicile de celui qui devoit et qui n'auroit pas payé, parce qu'ayant accepté sous condition de faire payer ailleurs, il sera censé avoir eu provision, et se sera seul obligé de la faire parvenir au lieu où le paiement devoit s'effectuer; parce que ce paiement n'ayant pas été effectué où il devoit l'être, cet accepteur en sera toujours et seul responsable vis-à-vis du porteur, en conséquence de son acceptation, et sauf ses

droits contre celui qui auroit dû payer au domicile indiqué, s'il avoit les fonds.

Une lettre de change peut n'être acceptée que pour partie de la somme indiquée, mais aucune acceptation ne peut être conditionnelle.

En conséquence de l'article 115 (*voyez* page 172), c'est au tireur d'une lettre de change à faire provision, c'est-à-dire que c'est au tireur à fournir les fonds pour acquitter la lettre; c'est à lui à les faire passer à l'accepteur, ou à ne tirer que sur celui qui a des fonds à lui alors exigibles, ou enfin à n'en tirer que sur celui avec lequel il est en compte courant, ou qu'il sait bien qui ne refusera pas de payer pour lui, quand même il n'auroit pas de fonds.

Celui qui n'a pas de fonds appartenans au tireur, ou qui n'en a pas suffisamment pour acquitter une lettre de change tirée sur lui, ne peut pas être forcé de payer, ou du moins de payer plus pour le tireur qu'il n'a de fonds à lui; en conséquence, l'un ou l'autre a le droit de n'accepter que jusqu'à concurrence de ce qu'il doit ou de ce qu'il voudra.

Mais aucune acceptation de lettre de change ne peut être conditionnelle, c'est-à-dire qu'aucune lettre de change ne peut être acceptée seulement pour être payée, s'il y a des fonds, à son échéance, si l'accepteur se trouve alors avoir en main des fonds appartenans au tireur (1).

Si une pareille acceptation étoit admise, l'avantage que tout commerçant se seroit promis, et sur lequel en général il doit toujours compter, s'évanouiroit. L'effet essentiel de toute lettre de change pourroit être annullé par le seul caprice de l'accepteur. Toute acceptation conditionnelle est nulle de droit; on ne doit pas en

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 124. L'acceptation ne peut être conditionnelle; mais elle peut être restreinte quant à la somme acceptée.

Dans ce cas, le porteur est tenu de faire protester la lettre de change pour le surplus.

laisser consigner de telle sur aucune lettre de change ; et s'il y en avoit été faite une de cette sorte, il ne faudra pas manquer d'en faire le protêt, comme faute d'acceptation.

Il en doit être de même, si la lettre n'est acceptée que pour une partie de la somme à payer qu'elle énonce ; il faudra protester faute d'acceptation quant au surplus, dont le paiement n'aura pas été assuré par l'accepteur.

Lettre de change doit être acceptée dans les vingt-quatre heures de sa présentation ; elle ne peut être retenue plus de temps, qu'on l'accepte ou non, à peine de dommages-intérêts.

Il ne peut exister de retard quant au refus ou quant au consentement d'accepter. Les lettres de change sont un supplément de numéraire ; elles le représentent, sous la seule condition qu'il ne sera compté qu'à *telle* ou *telle* époque. Il peut se faire que celui au profit duquel le porteur actuel avant acceptation, voudroit la céder, ne veuille la prendre que lorsqu'elle aura été acceptée par celui auquel elle est adressée. C'est pour ne pas entraver les opérations du commerce que la loi a fixé sous peine de dommages-intérêts, le délai dans lequel une lettre de change présentée à acceptation, doit être rendue, acceptée ou non (1).

C'est ici le cas de faire une observation essentielle relative à la tenue régulière des livres des commerçans.

Tel commerçant auquel on aura retenu très-longtemps une lettre de change à acceptation, et à qui on l'aura ensuite rendue acceptée, aura, à raison de ce retard, droit de demander des dommages-intérêts, soit parce qu'il aura manqué un grand marché, soit parce

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 125. Une lettre de change doit être acceptée à sa présentation, ou au plus tard dans les vingt-quatre heures de la présentation.

Après les vingt-quatre heures, si elle n'est pas rendue acceptée ou non acceptée, celui qui l'a retenue est passible de dommages-intérêts envers le porteur.

qu'il aura essuyé des poursuites faute d'avoir cette lettre à sa disposition.

Mais pour obtenir ces dommages-intérêts, qui ne seront adjugés qu'en conséquence de ce retard, il faudra prouver qu'il a eu lieu.

Comment cette preuve pourra-t-elle être faite, si le dépôt de cette lettre entre les mains de celui qui doit l'accepter, n'est pas mentionné sur le livre-journal du commerçant auquel cette lettre appartiendra, s'il n'y est pas fait mention de sa réception, n'étant pas acceptée? Il n'y aura pas moyen de la faire, ou elle sera très-dispendieuse, puisque d'abord il n'existera d'un côté qu'une allégation, et de l'autre qu'une dénégation.

Avec ces mentions au contraire, la preuve sera faite, au moins la forte présomption établie du dépôt et du retard de restitution.

De l'Acceptation par Intervention.

En cas de refus d'accepter une lettre de change, fait par celui sur qui elle est tirée, il n'y a pas de doute qu'elle ne puisse l'être par tout autre à sa place, et c'est ce qu'on appelle *accepter par intervention.*

L'acceptation par intervention n'est qu'un service d'obligeance pour le tireur ou l'endosseur pour lequel elle a lieu. Elle est admise pour épargner à l'un ou à l'autre les frais et les désagrémens d'un protêt qui, dans le commerce, porte toujours une atteinte quelconque au crédit d'un tireur ou des endosseurs, surtout lorsque ce refus n'ayant d'ailleurs aucun motif défavorable, est fait de la part de maisons bien famées et justement honorées.

Mais cette intervention qui n'est que bénévole, ne peut exister sans utilité, c'est-à-dire qu'elle ne peut avoir lieu qu'au cas de refus fait d'accepter, par celui même sur qui une lettre de change a été tirée.

Cette utilité doit être prouvée ; elle ne peut être prouvée que par un acte qui constate le refus d'acceptation espérée, et sur laquelle le tireur et le porteur de la lettre avoient l'un et l'autre compté, sur laquelle le porteur surtout avoit basé en partie sa confiance.

Autrement toutes les acceptations pourroient devenir trop hasardeuses pour les tireurs, ou les mêler d'affaires avec qui il plairoit au porteur de toute lettre de change, et opérer une confusion impossible à démêler dans toutes les affaires et à l'égard de toutes les maisons de commerce.

Aussi la loi a-t-elle pourvu à un aussi grand inconvénient. On peut accepter une lettre de change par intervention; mais cette acceptation auxiliaire ne peut être faite que sur le constaté du refus d'accepter, fait par celui même sur lequel la lettre a été tirée, qui a reçu mandat de la payer. Le constaté de ce refus ne peut être autre que le protêt faute d'acceptation (1).

Une grande question se présente aussitôt, et d'après ce qui vient d'être dit de la faculté qu'a tout autre que celui sur lequel une lettre de change a été tirée, en cas de refus de l'accepter fait par celui-ci.

Quel est l'effet de cette acceptation par intervention à l'égard du porteur et des endosseurs de cette lettre? Sont-ils obligés de s'en contenter? la lettre ainsi acceptée par le premier venu, n'ont-ils plus aucun droit à exercer contre qui que ce soit?

Ces questions vont être résolues dans un moment.

Acceptation de Lettre de Change par intervention doit être mentionnée au protêt faute d'acceptation première. Il en doit être donné avis à celui pour lequel elle aura été faite.

L'acceptation par intervention, comme on l'a dit il n'y a qu'un moment, n'est qu'un service d'obligeance qui peut être accepté ou refusé par le tireur ou l'endosseur pour lequel elle aura été faite.

Il faut donc que ce tireur ou endosseur en ait connoissance; sa certitude ne peut résulter invariablement que de l'avis qui lui en sera donné par l'intervenant

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 126. Lors du protêt faute d'acceptation, la lettre de change peut être acceptée par un tiers intervenant pour le tireur ou pour l'un des endosseurs.

L'intervention est mentionnée dans l'acte de protêt; elle est signée par l'intervenant.

lui-même. Cet avis est le seul titre qui puisse précisément concorder avec l'obligation contractée par cet intervenant, au moyen du protêt qui le contient, et mettre à même l'obligé de refuser ou d'accepter ce service.

Le refus ou l'acceptation d'un semblable service est de droit, autrement les meilleures maisons de commerce se trouveroient nécessairement liées d'affaires avec le premier intrigant, qui se hâteroit toujours d'accepter pour elles, autant qu'il en découvriroit l'occasion, et ne manqueroit jamais de faire valoir aussi, autant qu'il lui seroit possible et pour son seul intérêt, toutes ces acceptations, qui ne lui coûteroient qu'un peu d'encre, et dont le peu de solidité pourroit plus nuire qu'ajouter au crédit de ces maisons.

C'est d'après tous ces motifs que le législateur a prescrit à l'acceptant par intervention d'en donner aussitôt avis à celui pour lequel il est intervenu (1).

De ce qu'on a dit que le tireur ou l'endosseur pour lequel on a accepté par intervention à protêt sur refus d'acceptation, peut refuser ou agréer ce service, il ne faut pas croire que l'intervenant sera déchargé de son obligation, si le tireur ou l'endosseur pour lequel cette intervention aura été faite, refuse de s'en prévaloir.

Si le porteur s'en contente, l'intervenant sera lié vis-à-vis de lui, aux termes de l'article 121, qui n'admet aucune exception (*voyez* page 181); s'il ne s'en contente pas, ou plutôt s'il la refuse, en exerçant des poursuites contre le tireur ou les endosseurs pour lesquels l'acceptation par intervention auroit eu lieu, ainsi qu'il en aura le droit, ce qui va être prouvé dans l'instant, cette acceptation sera comme non avenue et pour le porteur et pour les tireurs et endosseurs.

Nonobstant toute Acceptation par intervention, le porteur d'une Lettre de Change conserve tous ses droits contre les Tireurs et Endosseurs.

Il ne peut ni ne doit dépendre de personne de chan-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 127. L'intervenant est tenu de notifier sans délai son intervention à celui pour qui il est intervenu.

ger le sort du porteur d'une lettre de change. Personne ne peut s'arroger le droit de maîtriser sa confiance.

Il n'aura le plus souvent pris ou accepté une lettre de change que parce que *tel* ou *tel* devoit en être l'accepteur. Personne n'a le droit de lui imposer l'obligation de se contenter de l'acceptation de tout autre. Aussi n'est-il pas soumis à cette tyrannie (1). Nonobstant toute acceptation par intervention, il peut poursuivre le tireur de cette lettre et les endosseurs, comme n'ayant pas été valablement acceptée, si l'accepteur par intervention ne lui convient pas.

De l'Echéance des Lettres de change.

L'échéance des lettres de change, l'époque à laquelle chacune d'elles doit être payée, est déterminée dans chaque lettre elle-même, aux termes de l'article 110 (*voyez* page 165). Cette époque de paiement et le lieu où il doit être effectué, doivent y être énoncés, autrement il n'existeroit plus de lettre de change; il n'existeroit qu'une simple reconnoissance de somme due, dont il faudroit, par accord subséquent, fixer ou faire fixer par justice le remboursement.

Les lettres de change remplaçant l'argent, le multipliant en quelque façon, n'ont été admises et ne sont utiles qu'autant qu'elles doivent servir à faire trouver sous la main des porteurs des écus, à jour et lieu déterminés.

C'est à celui au profit duquel une lettre de change est souscrite, à fixer, de convention avec le tireur, le jour et le lieu où cette lettre sera changée contre les écus qu'elle représente, toujours censés déposés par le tireur, ou présumés exister d'après acceptation, dans le lieu où ils doivent être comptés.

L'usage a introduit diverses indications pour déter-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 128. Le porteur de la lettre de change conserve tous ses droits contre le tireur et les endosseurs, à raison du défaut d'acceptation par celui sur qui la lettre étoit tirée, nonobstant toutes acceptations par intervention.

Jours de Grâce usités pour paiement de Lettres de Change, n'ont plus lieu.

La lettre de change, payable à jour fixe, doit être payée ce jour même ; les délais d'usage, à compter de ce jour, et qui étoient autrefois admis, n'ont plus lieu (1).

Il en est de même à l'égard de l'échéance de toutes les autres lettres de change : il n'est plus permis de faire aucune autre convention ou d'introduire aucun autre usage quant à ces délais, que ceux fixés invariablement par la loi elle-même.

De l'Endossement des Lettres de change.

Les lettres de change n'ayant pour objet principal que de suppléer le numéraire, ou plutôt de le remplacer pour les échanges (pour tous achats et ventes), il étoit nécessaire d'établir un mode prompt et facile d'en transmettre la propriété de l'un à l'autre, relatif à l'activité nécessaire à toute espèce de commerce.

Cette transmission de propriété, pour être aussi facile que prompte, ne devoit pas être assujettie aux formes prescrites pour les créances ou droits civils qui ne peuvent se faire que par l'intermédiaire d'officiers publics institués exprès, ou par sous seing privé, motivé et sujet à être enregistré ; formalités qui auroient entraîné une perte de temps presque toujours préjudiciable au commerce, dont tous les instans sont destinés à saisir l'occasion de gagner, et qui s'évanouit souvent aussitôt qu'elle s'est présentée.

Aussi la loi n'a-t-elle prescrit que les formalités les plus simples pour opérer et valider la transmission de la propriété de toute lettre de change d'un individu à un autre.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 135. Tous délais de grâce, de faveur, d'usage ou d'habitudes locales, pour le paiement des lettres de change, sont abrogés.

Cette transmission de propriété s'opérera par la voie de l'endossement, au moyen de la signature du propriétaire actuel apposée au dos de la lettre ensuite de cette mention :

« Passé à l'ordre de M........., valeur fournie en » argent, ou marchandise ou en compte; à Paris ce, » (la date). »

Tous ceux qui ont signé au-dessous d'une semblable mention mise au dos d'une lettre de change, s'appellent endosseurs.

Cette mention toute entière doit-elle être de la même main que la signature de l'ordre ?

Il semble qu'à l'égard de tous ceux qui savent écrire, il ne doit y avoir aucun doute sur l'intention du législateur : tout l'ordre, son contexte et la signature doivent être de la même main.

Quant à ceux qui ne sauroient que signer, ils seroient réduits à l'impossible, si on l'exigeoit. On croit qu'il suffira que ce contexte soit de la main de celui auquel l'ordre aura été passé; s'il étoit de toute autre main, il prêteroit à plus de contestations.

Signature donnée en blanc au dos des Lettres de change, ne sont pas des ordres; ils ne constituent qu'une procuration de recevoir pour le dernier porteur.

Les signatures données en blanc au dos des lettres de change, c'est-à-dire, sans l'énonciation du nom de la personne à laquelle on en auroit passé l'ordre, sans la mention de la valeur fournie pour prix de cette cession, sans date, ne constitueront pas des endossemens, n'opéreront pas les transports; ils ne seront qu'une procuration (pour négocier cette lettre, pour en proposer la cession à qui voudra en fournir la valeur, ou pour en recevoir le montant) (1). (*Voyez* Du rechange.) La nécessité de la date de tout ordre y est prouvée.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 136. La propriété d'une lettre de change se transmet par la voie de l'endossement.

137. L'endossement est daté.

Il exprime la valeur fournie.

Ordres ne peuvent être antidatés à peine de faux.

Les ordres ne peuvent être antidatés à peine de faux (1).

La peine de faux est infamante.

Cette défense a surtout pour but d'empêcher beaucoup d'abus auxquels la confiance nécessaire pour toutes négociations d'effets commerçables peut prêter.

La preuve de ce faux ne sera pas aussi difficile à acquérir que beaucoup se l'imaginent : ou le livre-journal de chaque commerçant sera régulièrement tenu et aura bientôt fourni cette preuve ; ou il sera mal tenu, et son désordre établira déjà une grande prévention contre celui qui seroit inculpé de ce crime, les autres plus légères preuves la corroborant, pourront parfois alors suffire.

De la Solidarité du Tireur, des Accepteurs et des Endosseurs des Lettres de change envers le Porteur.

Par *solidarité* on désigne l'obligation indispensable imposée par la loi à tout tireur, accepteur ou endosseur d'une lettre de change, de l'acquitter chacun en entier, si le dernier porteur en ayant droit l'exige, sans qu'aucun d'eux auquel il s'adresseroit puisse le renvoyer à un autre pour en être payé.

Tous ceux qui ont signé, accepté ou endossé une lettre de change, en sont solidairement garans envers le porteur actuel (2).

De l'Aval des Lettres de change.

Par aval on désigne une garantie particulière du paiement d'une lettre de change, donnée par écrit sur

---

Il énonce le nom de celui à l'ordre de qui il est passé.

138. Si l'endossement n'est pas conforme aux dispositions de l'article précédent, il n'opère pas le transport ; il n'est qu'une procuration.

(1) *Code de Comm.*

Art. 139. Il est défendu d'antidater les ordres, à peine de faux.

(2) Art. 140. Tous ceux qui ont signé, accepté ou endossé une lettre de change, sont tenus à la garantie solidaire envers le porteur.

la lettre même, ou par acte séparé, indépendant de celle déjà fournie au porteur par ceux qui l'ont signée à quelque titre que ce soit, tireur ou endosseurs, et qui se rattache à cette garantie pour chacun de ceux qui ont été l'objet de cet aval, et pour lesquels il a été donné (1).

Aval n'est que l'abrégé de ces expressions A VALOIR, *contre moi ainsi que contre*..... (sous-entendus).

Cette espèce d'*aval* sera général, sera une garantie ajoutée à celle à laquelle sont assujettis le tireur et tous les endosseurs en faveur du porteur, et pour tout endosseur vis-à-vis de tous ceux qui le suivent, s'il ne s'applique particulièrement à personne.

Si le donneur d'aval ne prétend garantir le paiement de la lettre de change que pour le tireur ou l'un des endosseurs en particulier, il l'exprimera par son aval même.

Dans ce cas, le donneur d'aval ne sera garant du paiement de la lettre de change, que comme celui pour lequel cet aval aura été donné.

S'il a été donné pour le tireur, le donneur d'aval sera garant du paiement de la lettre vis-à-vis du porteur et de tous les endosseurs.

S'il n'a été donné que pour un endosseur, le donneur d'aval ne sera que la caution de cet endosseur vis-à-vis de ceux auxquels il se trouvera lui-même obligé personnellement.

L'aval peut être donné pour la garantie de l'acceptation d'une lettre de change, comme pour celle de son paiement.

Il est censé donné pour garantie d'acceptation lorsqu'il l'a été avant que cette acceptation n'ait eu lieu.

L'aval donné par acte séparé de la lettre de change, doit être donné sur papier timbré comme obligation contractée, énoncer pour qui il est donné, ou être en termes

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 141. Le paiement d'une lettre de change, indépendamment de l'acceptation et de l'endossement, peut être garanti par un aval.

142. Cette garantie est fournie par un tiers, sur la lettre même ou par acte séparé.

Le donneur d'aval est tenu solidairement et par les mêmes voies que les tireurs et endosseurs, sauf les conventions différentes des parties.

généraux ; mais en indiquant et rapportant le contexte de la lettre de change auquel il s'applique.

Au surplus tout ce qui vient d'être dit sur l'aval, donné sur la lettre même, s'y rapporte.

Il ne faut pas confondre l'aval avec l'acceptation : il ne faut pas croire qu'aucun aval puisse valoir l'acceptation, parce que *tel* ou *tel* en qui on auroit la plus grande confiance, auroit donné son aval.

Le donneur d'aval ne représentant que celui pour lequel cet aval a été donné, ne peut être poursuivi que comme lui et n'est obligé que comme lui, et sous la condition que tout ce qui est prescrit pour autoriser à le poursuivre ainsi que celui qu'il a cautionné, aura précédemment été exécuté.

Du Paiement des Lettres de change.

Toute lettre de change peut être stipulée payable dans une monnaie plutôt que dans une autre, en or plutôt qu'en argent, lorsqu'une telle convention a eu lieu entre le tireur et celui au profit duquel cette lettre a été souscrite, et y est consignée par ces mots *payé en or ou en argent*, en *guinées*, en *piastres*, en *ducats*, en *sultanins*, en *roupies*, etc. Le paiement n'en peut être fait qu'en a monnaie qu'elle indique si le porteur n'y consent (1).

Les lettres de change représentant ou suppléant l'argent, il peut être tiré des lettres de change d'une place sur une autre, pour fourniture à celui au profit duquel cette lettre aura été tirée d'autres lettres de change de ce pays sur un autre plus éloigné.

Par exemple, on remet à un banquier à *Paris*, une somme de 20,000 francs, à condition qu'il donnera ou procurera des lettres de change pour la même somme sur *Constantinople*, où on désirera la retrouver.

Ce banquier n'a aucun correspondant à *Constantinople*, mais il en a un à *Marseille* ou dans toute autre place de l'empire ou de l'étranger ; il tire sur ce correspondant une lettre de change payable simplement elle-même en d'autres lettres de change sur *Constan-*

(1) *Code de Comm.*

Art. 143. Une lettre de change doit être payée dans la monnaie qu'elle indique.

tinople, ou payable dans cette ville, mais en or ou en argent.

Ces lettres de change sont elles-mêmes une monnaie dans laquelle les premières doivent être payées. Si les lettres de change sur *Constantinople* ont été énoncées devoir y être payables en or ou argent, cette énonciation est celle du coin particulier dont les lettres sur *Constantinople* doivent être marquées.

Si le correspondant du banquier de Paris ne fournit pas des lettres de change sur *Constantinople*, ou si en offrant il n'en donne pas de payables en or, si la convention existe, si elle est consignée dans les lettres tirées, le porteur peut refuser de recevoir tout autre paiement de sa lettre de change.

Dans tous ces cas, le porteur de la lettre de change peut et doit la faire protester pour défaut de paiement dans la monnaie qu'elle indique.

Ce qu'on vient de dire des lettres de change qui peuvent servir à en acquitter d'autres, s'applique aux différentes autres valeurs nominatives qu'elles peuvent indiquer comme en devant seules opérer l'acquit.

Un particulier à Paris peut prendre des lettres de change sur Boulogne, payables en guinées sur Turin, en ducats sur Marseille, en sultanins, etc., pour un voyage en Angleterre, en Italie ou en Turquie, etc.

Chacune de ces lettres de change doit être payée dans la monnaie qu'elle indique, sinon elle pourra être protestée faute de paiement.

Il n'y aura point d'offres valables de paiement, s'il est offert en toute autre monnaie que celle indiquée.

Lettre de change payée avant échéance, celui qui l'a ainsi payée est responsable de ce paiement.

Une lettre de change ne doit en général être payée qu'à son échéance; si elle l'est plus tôt, celui qui aura payé, demeurera toujours responsable de ce paiement hâté (1).

---

(1) *Code de Comm.*

144. Celui qui paye une lettre de change avant son échéance, est responsable de la validité du paiement.

Il peut arriver qu'une lettre ait été perdue, ou qu'elle ait été volée, n'ayant que la signature en blanc du dernier porteur, ne valant alors que comme procuration.

Le paiement fait dans l'un ou l'autre de ces cas ne sera valable qu'autant que ce porteur ne réclamera ou ne prouvera pas le fait de sa dépossession involontaire.

S'il réclame et prouve cette dépossession involontaire, celui qui aura payé en sera toujours responsable vis-à-vis de lui.

La raison, le motif de cette responsabilité est que la signature en blanc, du porteur, constitue sa procuration pour recevoir, n'est censée donnée que pour en faire usage le jour même de l'échéance ou depuis, et jamais autrement, jamais avant cette échéance ; d'ailleurs, cette signature peut être fausse, et nul paiement n'est valable sur fausse signature.

Pour être valablement quitte du paiement fait d'une lettre de change avant son échéance, il faudra toujours prendre sur la lettre elle-même l'*acquit* écrit par le dernier porteur lui même, ou ne jamais payer qu'à échéance la lettre qui ne portera que sa signature en blanc ; encore un semblable paiement ne sera-t-il qu'une simple présomption de bon paiement. *Voyez* ci-après.

Paiement de Lettre de Change à son échéance est présumé valable.

Celui qui paye une lettre de change à son échéance et sans opposition, est *présumé* valablement libéré (1).

La loi ne dit pas est *libéré*, mais seulement est *présumé* valablement libéré, parce qu'il peut exister divers cas où un paiement de lettre de change, même fait à l'échéance, pourroit avoir été fait au préjudice du porteur, comme s'il avoit été fait de connivence avec celui qui auroit dérobé une lettre de change, et que cette connivence, cet accord frauduleux fussent prouvés,

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 145. Celui qui paye une lettre de change à son échéance et sans opposition, est présumé valablement libéré.

Dans aucun cas donc, aucun paiement de lettre de change ne doit s'effectuer que sur l'acquit écrit et signé de la main du porteur, de celui au profit duquel elle a été souscrite, ou de celui auquel le dernier ordre en aura été passé.

Il n'est pas d'usage de dater les acquits : cependant, d'après cette disposition de la loi, il semble que ce seroit le plus prudent, on peut dire même que telle a été l'intention du législateur en la portant.

Cet acquit antidaté peut donner lieu à poursuite de faux comme pour antidaté d'ordre.

A l'égard de l'opposition qui peut être formée au paiement d'une lettre de change, *voyez* l'article 149 ci-après.

Porteur de Lettre de change ne peut être forcé d'en recevoir le montant avant échéance.

Une lettre de change ne devant être payée qu'à son échéance, ainsi que le veut la loi, aucun porteur ne pourra être contraint, forcé, d'en recevoir le montant avant ce temps, toujours de rigueur contre le payeur (1).

Ce payeur est le dépositaire du choix de celui au profit duquel une lettre de change a été souscrite, et de tous ceux auxquels l'ordre, le pouvoir d'en toucher le montant en a été passé ; il est dépositaire à *terme* du montant de la lettre de change, il est obligé de garder ce dépôt jusqu'à l'échéance du terme indiqué, il ne peut être dispensé de son obligation que de la volonté libre du déposant.

Lettre de change tirée par 1re, 2e, etc., quand n'en représente qu'une seule et même à payer?

Une lettre de change pouvant être tirée par *première*, *seconde*, *troisième* ou *quatrième*, n'en représentant qu'une seule, même ne valant ordinairement toutes ensemble qu'une seule même somme, pourroit cepen-

(1) *Code de Comm.*

Art. 146. Le porteur d'une lettre de change ne peut être contraint d'en recevoir le paiement avant l'échéance.

dant prêter parfois à erreur, si la loi n'avoit déterminé comment cette somme peut et doit seulement être payée, et dans quel cas l'une ou l'autre de ces double, triple ou quadruple lettres n'en feront qu'une.

Pour assurer à l'une d'elles cet effet, il faudra que chacune énonce textuellement que son acquit *annulle* toutes les autres, ses doubles (1).

Sans cette mention écrite, le porteur de celle où elle n'existeroit pas, devra en être payé.

Le paiement de toutes ces lettres, ne portant pas la mention ci-dessus, sera forcé, parce qu'alors, au lieu de ne former toutes qu'un seul et même titre, quant à une somme unique à payer, elles pourroient être prises pour n'être que des divisions de paiemens d'une même somme adressée à celui à qui elle seroit due, et à lui adressée par différentes routes ou voies, et qu'alors le porteur qui auroit pris cette présomption auroit pu livrer des marchandises contre cette lettre, même non acceptée, dont il ne devroit pas perdre le prix, à cause de la négligence ou par la fraude du tireur, ou de celle de celui au profit duquel elle auroit été souscrite, ou du tireur même de concert avec lui.

Ces décisions du législateur, implicitement comprises dans l'article de la loi ci-dessus rapporté, étoient nécessaires pour parer aux abus des lettres de change tirées double, ou triple, ou quadruple, qu'on vient d'indiquer.

L'erreur possible de présomption qu'on a fait remarquer, ne sera pas admissible, si la mention que l'effet des lettres double, triple ou quadruple, cessera, l'une d'elles ayant été acquittée, est énoncée dans toutes.

Elles ne représenteront alors qu'une seule et même somme à recevoir, chacun des doubles pourra n'être accepté par ceux auxquels ils seroient passés, qu'à condition de remise pure et simple de toutes les autres, et conséquemment qu'à condition de remboursement, qui

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 147. Le paiement d'une lettre de change fait sur une seconde, troisième, quatrième, etc., est valable, lorsque la seconde, troisième, quatrième, etc., porte que ce paiement annulle l'effet des autres.

ne pourra être refusé par l'endosseur, pour le cas où sur son double on ne payeroit pas, l'un des autres ayant déjà été acquitté.

Celui qui accepte une lettre de change contracte l'obligation de la payer. La loi a consacré ce principe (*voyez* page 181, art. 121); ainsi, celui qui auroit accepté simplement un des *duplicata* de lettre de change tirée par *première*, *seconde*, *troisième* et *quatrième*, et qui l'auroit déjà payée sur un des duplicata accepté aussi ou non accepté, sera tenu de la payer encore, quand bien même elle porteroit la mention que son effet seroit annullé, ou autre double ayant été payé (1); ou bien cette lettre pourra être protestée sur cet accepteur, sur le tireur lui-même, et tous les endosseurs, comme toute autre refusée au paiement.

Cette lettre pourra être protestée comme toute autre lettre de change, parce que l'acceptation dont elle sera revêtue portera à croire que c'est le seul *duplicata* qui ait été mis dans le commerce, et aussi que le porteur ne l'a pris que parce qu'elle lui offroit dans cette forme complète toutes les garanties désirables, parce qu'enfin rien ne devoit le porter à présumer le contraire.

On croit que dans un semblable cas l'accepteur pourroit, en définitif, supporter seul, vis-à-vis du tireur et des endosseurs, les frais des contestations que son refus de paiement leur auroit occasionnés; et que, d'ailleurs, il ne résultera pour lui, de ce double paiement, aucune répétition contre qui que ce soit, parce que ce double paiement n'aura eu lieu que par sa faute, et que d'après une disposition légale particulière, qui ne s'applique qu'à lui seul.

Opposition à Paiement de Lettres de change, quand peut être formée.

Une lettre de change, représentant dans tous les

(1) *Code de Comm.*

Art. 148. Celui qui paye une lettre de change sur une seconde, troisième, quatrième, etc., sans retirer celle sur laquelle se trouve son acceptation, n'opère point sa libération à l'égard du tiers porteur de son acceptation.

temps du numéraire, il ne peut être permis à personne d'empêcher le propriétaire actuel de cette lettre de change d'en toucher le montant, c'est-à-dire, de se servir de son argent, de retirer des mains de celui qui doit la payer la somme qu'elle représente; enfin, de se servir de son argent, qui n'est qu'un dépôt entre les mains de celui-ci, aussitôt que ce droit lui sera acquis et par conséquent ouvert.

Personne, en conséquence, n'a droit de former opposition au paiement d'une lettre de change, sinon le porteur, celui auquel le dernier ordre en auroit été passé, et qui l'auroit perdue, ou sinon en cas de faillite du porteur (1).

En cas de perte d'une lettre de change par le porteur, son opposition ne sera qu'une réclamation de ce qui lui appartient, et dont le titre unique se trouvera n'être plus dans sa main.

Cette réclamation n'aura d'autre objet que de conserver son avoir et d'empêcher que tout autre ne lui en fasse tort; mais sans que lui-même occasionne par-là aucun tort à qui que ce soit.

En cas de faillite, l'opposition au paiement d'une lettre de change, dont un failli seroit propriétaire, sera toujours légitime de la part d'un de ses créanciers; mais seulement après que l'époque de la faillite aura été déclarée par jugement, et sauf aux agens à en donner main-levée pour la toucher à son échéance, ou exercer toutes poursuites nécessaires en cas de refus de paiement.

Cette opposition ne sera qu'un acte conservatoire au profit de tous les créanciers du failli; tous les biens en général de celui-ci étant alors le gage de ses créanciers, tous ont le droit de les saisir au profit de tous, entre toutes mains. C'est surtout quant à cette opposition que se rapporte la défense d'antidater les ordres dont il est question en l'article 139.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 149. Il n'est admis d'opposition au paiement qu'en cas de perte de la lettre de change, ou de la faillite du porteur.

Lettre de change perdue, comment le dernier Porteur peut-il s'en faire payer?

Une lettre de change perdue n'en est pas moins due au dernier porteur d'ordre.

L'opposition que le porteur d'ordre a droit de former entre les mains de celui qui doit payer, n'est qu'une barrière entre ce payeur et tout autre que ce porteur.

La loi a donné deux moyens au propriétaire de la lettre de change perdue pour s'en faire payer.

Il pourra en poursuivre le paiement sur une *seconde*, *troisième* ou *quatrième*, qu'il pourra se procurer en s'adressant à son endosseur immédiat et ainsi d'endosseur en endosseur, jusqu'au tireur, sur réquisitions successives de l'un à l'autre.

Cependant si celui qui aura perdu une lettre de change, qu'elle ait été acceptée ou non, ne peut en représenter une autre, il pourra en poursuivre le paiement et l'obtenir par l'ordonnance du juge en justifiant de sa propriété par ses livres et en donnant caution.

Dans le cas où le porteur ayant perdu sa lettre de change acceptée en représentera une autre, il n'aura plus à justifier de sa propriété, puisque cette autre lettre de change ne lui sera parvenue que par l'entremise de ceux même qui seuls auroient pu lui contester cette propriété, mais il n'en devra pas moins obtenir ordonnance du juge et donner caution (1).

L'ordonnance du juge obtenue, la caution fournie

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 150. En cas de perte d'une lettre de change *non acceptée*, celui à qui elle appartient peut en poursuivre le paiement sur une seconde, troisième, quatrième, etc.

151. Si la lettre de change perdue est revêtue de l'acceptation, le paiement ne peut en être exigé sur une seconde, troisième, quatrième, etc., que par ordonnance du juge, et en donnant caution.

152. Si celui qui a perdu la lettre de change, qu'elle soit acceptée ou non, ne peut représenter la seconde, troisième, quatrième, etc., il peut demander le paiement de la lettre de change perdue, et l'obtenir par l'ordonnance du juge, en justifiant de sa propriété par ses livres, et en donnant caution.

154. Le propriétaire de la lettre de change égarée doit, pour s'en procurer la seconde, s'adresser à son endosseur immédiat, qui est tenu de lui prêter son nom et ses soins pour agir envers son propre endosseur, et ainsi en remontant d'endosseur en endosseur jusqu'au tireur de la lettre. Le propriétaire de la lettre de change égarée supportera les frais.

et acceptée à l'amiable ou en justice, s'il y a refus de paiement, il faudra faire faire le protêt à l'ordinaire, le lendemain de l'échéance de la lettre de change perdue, et ensuite le notifier aux tireurs et endosseurs dans les formes et délais ordinaires pour le protêt faute de paiement (1).

Voici dans quel ordre au surplus tout porteur de lettre de change qui l'aura perdue doit procéder.

Aussitôt la perte, il faudra former opposition à la remise de la lettre non acceptée et présentée à l'acceptation à celui qui l'auroit trouvée, ou tout simplement à son paiement, si elle a été acceptée.

La lettre de change n'étant pas acceptée, ou l'étant et étant présentée à celui qui doit la payer, l'opposition de celui qui l'aura perdue lui ayant été notifiée, il est de son devoir de la retenir, car l'opposition dont il est ici question est à toute fin, autant pour empêcher le paiement de la lettre de change à tout autre qu'au propriétaire, que pour recouvrer cette lettre et la faire revenir dans les mains de ce propriétaire, au cas qu'elle soit présentée avant échéance à celui qui devra la payer.

Cette opposition faite, il faudra ou se pourvoir d'une nouvelle lettre de change, ou obtenir du juge ordonnance qui autorise l'accepteur ou tout autre débiteur de la lettre de change, à la payer en donnant caution.

Cette ordonnance obtenue, il faudra la signifier à l'accepteur de la lettre de change, ou à tout autre qui devra la payer, et lui dénommer et indiquer la caution, laquelle sera par lui acceptée purement et simplement au bas de l'acte qui lui sera signifié, ou sera par lui refusée.

Si la caution est acceptée, ainsi qu'il est dit ci-dessus, à l'amiable, en conséquence de cette acceptation la caution fera tout uniment sa soumission au greffe.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 153. En cas de refus de paiement, sur la demande formée en vertu des deux articles précédens, le propriétaire de la lettre de change perdue conserve tous ses droits par un acte de protestation.

Cet acte doit être fait le lendemain de l'échéance de la lettre de change perdue.

Il doit être notifié aux tireur et endosseurs dans les formes et délais prescrits ci-après pour la notification du protêt.

Si cette caution est refusée, il faudra faire citer, pour voir déclarer bonne et valable cette même caution par le juge.

Dans ce cas la caution sera tenue de déposer au greffe les titres de sa solvabilité, qui seront communiqués à la partie adverse, qui, d'après examen fait, acceptera volontairement la caution, ou la contestera encore.

Si l'acceptation a lieu volontairement, il en sera dressé acte, et la caution fera sa soumission.

Si cette caution est contestée, le juge décidera;

Rejetée par le juge, il faudra en offrir une autre;

Acceptée par le juge, elle devra alors faire sa soumission.

Sans soumission, il ne peut exister de caution; c'est la soumission seule faite en règle, par acte au greffe, d'où dérive l'obligation de la caution et qui la constitue définitivement. Tout ce qui a lieu avant cette soumission, n'est qu'un préliminaire qui ne peut obliger cette caution et l'engager en rien.

La caution acceptée à l'amiable, ou déclarée valable par le juge, ayant fait sa soumission légale, il faudra en signifier l'acte à celui qui devra payer.

Ce n'est que lorsque toutes ces formalités auront été remplies, que le propriétaire de la lettre de change perdue, qui même en représenteroit une autre, pourra, en cas de non paiement à échéance, faire le protêt dont il a été ci-devant question, et sans lequel le porteur pourroit perdre ses droits contre les endosseurs et tireurs, et se trouver dans l'impossibilité d'en exercer aucun, même contre l'accepteur.

Quoique la loi ait accordé la faculté au propriétaire d'une lettre de change perdue de s'en procurer une autre, et en ait indiqué les moyens et établi en quelque sorte l'obligation de la lui procurer à l'égard des garans de cette lettre, on pense qu'il ne sera pas toujours à propos d'en faire usage, surtout lorsque la perte de la lettre sera arrivée peu avant son échéance.

Le législateur n'ayant imposé aucune responsabilité à celui des garans de cette lettre de change qui se refuseroit à en procurer une nouvelle, il sera toujours plus court et plus prudent de se pourvoir pardevers le juge,

pour en faire autoriser le paiement par celui qui y sera obligé.

La caution prescrite pour recouvrement des fonds de lettre de change perdue, n'étant que de pure précaution pour la sûreté du payeur, le législateur y a mis un terme calculé sur l'intérêt de tous ceux qui ont droit à la sûreté de son acquit. Au bout de trois ans, à compter de la signification à ce payeur de l'acte de soumission de la caution, cette dernière sera libérée de droit, si pendant ce temps il n'a été fait ni demandes, ni poursuites juridiques à raison de cette lettre perdue (1).

Par poursuites juridiques on entend toutes assignations données en justice, ou toutes autres poursuites à fin de paiement exercées en vertu de jugement obtenu en justice, telles que commandement, saisies exécutions de meubles ou immobiliers, et autres contraintes.

Paiemens faits à compte du montant de Lettre de change, tournent à la décharge de tous ses garans.

La loi porte que celui qui paye une lettre de change avant son échéance, est responsable de la validité du paiement (voyez page 198); mais elle dit aussi que les paiemens faits à compte sur le montant d'une lettre de change, sont à la décharge des tireurs et des endosseurs, et que le porteur n'est tenu de la faire protester que pour le surplus (2).

Ces deux articles de la loi peuvent paroître contradictoires, et cependant ne le sont pas.

L'un pose un principe général; l'autre y adapte une exception de justice, mais dont l'application ne peut ni ne doit en rien nuire à ce principe.

En principe, tout accepteur de lettre de change est res-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 155. L'engagement de la caution, mentionné dans les articles 151 et 152, est éteint après trois ans, si, pendant ce temps, il n'y a eu ni demandes, ni poursuites juridiques.

(2) Art. 156. Les paiemens faits à compte sur le montant d'une lettre de change, sont à la décharge des tireurs et endosseurs.

Le porteur est tenu de faire protester la lettre de change pour le surplus.

ponsable du paiement qu'il en fait avant l'échéance. S'il paye des à-comptes avant l'échéance de cette lettre, il ne peut les payer qu'à un porteur en ayant l'ordre en règle, et jamais il ne doit négliger de faire porter les acquits de ces à-comptes sur la lettre elle-même, reconnus et signés par le porteur.

Alors l'exception aura tout son effet; les à-comptes payés seront à la décharge des endosseurs et du tireur. La lettre ne pourra plus avoir cours que pour ce qui en restera dû; personne n'aura à se plaindre; parce que le porteur qui auroit reçu ces à-comptes ne pourra plus passer l'ordre de la lettre, et les subséquens porteurs la recevoir que pour ce qui en restera dû.

Ce sera à lui et aux autres à la faire protester seulement pour le surplus, si on ne le payoit pas à l'échéance.

Faute de ces acquits sur la lettre de change elle-même, l'accepteur sera tenu de la payer toute entière à toute autre personne que celui à qui il auroit payé ces à-comptes.

Alors le principe général reprend toute sa force, si le porteur qui a reçu ces à-comptes ne détermine lui-même pour quelle valeur il la passe, par la raison que rien ne prouvera pour le porteur actuel, autre que celui qui auroit reçu des à-comptes, qu'ils ont été payés, et que rien ne prouvera non plus que ce dernier porteur ayant succédé à celui qui auroit reçu des à-comptes, en auroit été instruit, et n'auroit accepté en paiement la lettre de change dont est question que pour ce qui en restoit dû, les à-comptes payés défalqués.

Dans ce cas, ce dernier porteur pourra faire protester la lettre en question pour le tout, sur refus de l'accepteur de payer, ou sur sa prétention de ne payer que ce qu'il prétendroit rester dû de cette lettre. Cet accepteur demeurera ainsi responsable de ce non paiement entier, sauf son recours contre celui des porteurs auquel il auroit donné des à-comptes, et qui auroit eu l'indignité de passer la lettre de change à d'autres, sans déterminer sa valeur actuelle.

Ce recours, il aura droit de l'exercer par les mêmes voies que celles dont pourra user le porteur poursui-

vant, c'est-à-dire par corps, pour restitution des à-comptes reçus.

L'exception dont il s'agit en ce moment n'a été donnée par le législateur, que pour ne pas porter atteinte à la confiance que peuvent se porter particulièrement certains commerçans ; mais sans qu'il ait été dans son intention de porter aucune atteinte à aucun des principes généraux, sur lesquels sont basés l'essence et la nature de la lettre de change, et qui règlent les droits de ceux qui en sont porteurs, et le sort ou les obligations de tous ceux qui doivent en garantir le paiement.

Juges ne peuvent accorder d'autorité aucun autre délai pour paiement de Lettre de change, que celui qu'elle indique.

Toute lettre de change représentant de l'argent dont la disposition doit être libre à l'époque à laquelle elle a été fixée, aucun juge ne peut éloigner cette époque de son autorité seule. Autrement le but de tout porteur d'un pareil titre seroit manqué ; on ne pourroit pas plus compter sur une lettre de change que sur toute autre promesse de payer. Aussi est-il défendu à tous juges, c'est-à-dire, aux tribunaux de commerce ou aux tribunaux civils en remplissant les fonctions, d'accorder, de leur autorité seule, pour les paiemens d'une lettre de change, aucun autre terme que celui qui y a été fixé (1).

Du Paiement des Lettres de change par intervention.

Des liaisons d'affaires, l'amitié ou l'estime portent communément tous les hommes à s'entresecourir. Quant au commerce, l'estime, et le besoin perpétuel que tout négociant peut avoir d'un autre, et à tout moment, la facilité de se procurer réciproquement des secours mutuels, ont établi l'usage de payer par intervention les lettres de change non payées à échéance, soit dans la

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 157. Les juges ne peuvent accorder aucun délai pour le paiement d'une lettre de change.

vue de conserver le crédit et l'honneur commercial d'autrui, soit dans celle d'éviter des frais de poursuite, qui n'auroient lieu que par l'éloignement de celui obligé par garantie au paiement de cette lettre de change.

Mais comme la malignité ou l'imprudence pourroient peut-être abuser de cette faculté, le législateur a cru de son devoir de fixer le cas seul où le paiement d'une lettre de change pourroit avoir lieu par intervention, et pour ne rien laisser à l'arbitraire ou au hasard, quant à un acte aussi important pour celui qui le fait et pour celui à l'égard duquel il a lieu, la loi a précisement prévu comment et par quel acte ce fait seroit constaté.

Le paiement par intervention ne peut être fait qu'au cas de refus de l'accepteur ou de celui qui devoit accepter de payer, et qu'après que ce refus aura été régulièrement constaté (1).

Ce paiement peut être fait ou pour le tireur, ou pour l'un des endosseurs seulement; s'il est fait pour le tireur, tous les endosseurs sont libérés, le payeur n'a de recours pour son remboursement que sur ce tireur.

S'il est fait pour un endosseur, il ne libère que les endosseurs subséquens, les endosseurs antérieurs et le tireur en restent tous garans vis-à-vis du payeur par intervention.

S'il y a concurrence pour paiement par intervention, c'est-à-dire, si plusieurs payeurs se présentent, celui qui opère plus de libérations est préféré.

Ainsi celui qui intervient pour le tireur, lorsqu'il est en concurrence avec tout autre qui ne se présenteroit que pour un endosseur, doit être préféré.

Supposé qu'il ne se présente que des payeurs pour des endosseurs d'une lettre de change, sur laquelle il y aura quatre endossemens : si au nombre de ces payeurs il en

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 158. Un lettre de change protestée peut être payée par tout intervenant pour le tireur, ou pour l'un des endosseurs.

L'intervention et le paiement seront constatés dans l'acte de protêt ou à la suite de l'acte.

existe un qui entende payer pour le premier endosseur, il devra être préféré à tout autre, et ainsi de tout autre payeur qui libérera en payant le plus d'endosseurs subséquens à celui pour lequel il offrira de payer et payera effectivement.

Si le protêt fait faute de paiement, celui sur qui la lettre étoit tirée, et sur qui même le protêt faute d'acceptation auroit été fait, se présente pour la payer sur protêt faute de paiement, il sera préféré à tous autres (1).

Cette dernière disposition de la loi est surtout remarquable : elle n'a été portée que pour ne pas exposer l'accepteur ou celui qui auroit dû se le rendre, à perdre son crédit au gré de qui que ce soit, ou pour le mettre à même de réparer, s'il le juge à propos et seul, l'atteinte qu'il auroit pu porter au crédit du tireur en refusant son acceptation.

Jamais aucun huissier ne doit se permettre de donner aucune préférence à d'autres, qu'à ceux que le législateur lui a indiqués exprès.

S'il se le permettoit, voici les moyens de le constater et de l'en faire punir.

Dans ce cas l'intervenant auquel la préférence seroit due et seroit refusée, pourra faire verbaliser contre l'huissier en opération, par un autre, par voie d'offres réelles faites à la personne même de cet huissier et à charge de lui en faire aussi personnellement supporter les frais, avec sommation, attendu ces offres réalisées à l'instant, de lui remettre la lettre de change, et sauf ensuite à prendre cet huissier à partie pour l'intérêt de

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 159. Celui qui paye une lettre de change par intervention, est subrogé aux droits du porteur, et tenu des mêmes devoirs pour les formalités à remplir.

Si le paiement par intervention est fait pour le compte du tireur, tous les endosseurs sont libérés.

S'il est fait pour un endosseur, les endosseurs subséquens sont libérés.

S'il y a concurrence pour le paiement d'une lettre de change par intervention, celui qui opère le plus de libérations est préféré.

Si celui sur qui la lettre étoit originairement tirée, et sur qui a été fait le protêt faute d'acceptation, se présente pour la payer, il sera préféré à tous autres.

tous ceux qui auroient dû être libérés par le paiement offert réalisé, et par lui refusé.

Des droits et devoirs du porteur de lettre de change.

A quelles époques le paiement de toutes Lettres de change doit-il être exigé, et le protêt fait s'il y a refus de payer?

Le paiement de toutes lettres de change doit être exigé en France le jour de l'échéance (le jour qui y est fixé pour ce paiement); et faute de paiement dans les vingt-quatre heures, le porteur doit en faire faire le protêt faute de paiement, à peine de perdre son recours sur les endosseurs et même sur le tireur, si celui-ci a fait provision, c'est-à-dire, si celui sur lequel la lettre de change a été tirée, étoit son débiteur du montant de cette lettre, ou s'il lui en avoit fait passer autrement les fonds.

Il n'en est pas de même des lettres de change tirées du continent et des îles de l'Europe, et payables dans les possessions européennes de la France, et de celles tirées de France et des îles de l'Europe, sur les possessions françaises ou établissemens français au continent et aux îles des Indes orientales; réciproquement du continent, et des îles de l'Europe sur les établissemens Français aux Echelles du Levant et aux côtes septentrionales de l'Afrique ou autres.

Le porteur d'une lettre de change tirée du continent, des îles de l'Europe et payable dans les possessions européennes de la France, soit à vue, soit à un ou plusieurs jours, ou mois, ou usances de vue, doit en exiger le *paiement* ou l'*acceptation* dans les six mois de sa date, sous peine de perdre son recours sur les endosseurs et même sur le tireur, si celui-ci a fait provision.

Le délai pour exiger l'acceptation ou le paiement de la lettre de change tirée des Echelles du Levant et des côtes septentrionales (du nord) de l'Afrique, payables aux possessions européennes de France; et réciproquement du continent, des îles de l'Europe sur les établissemens français aux Echelles du Levant et aux

côtes septentrionales de l'Afrique, sera de huit mois.

Le délai sera d'un an pour les lettres de change tirées des côtes occidentales (du couchant) de l'Afrique, jusques et compris le cap de Bonne-Espérance.

Il sera aussi d'un an pour les lettres de change tirées du continent, des îles et des Indes occidentales (du couchant), payables dans les possessions européennes de la France, et réciproquement du continent et des îles de l'Europe sur les possessions françaises ou établissemens français aux côtes occidentales (du couchant), de l'Afrique, au continent et aux îles des Indes occidentales.

Le délai sera de deux ans pour les lettres de change tirées du continent et des îles des Indes orientales, payables dans les possessions européennes de la France, et réciproquement du continent et des îles de l'Europe, payables dans les possessions françaises ou établissemens français, au continent et aux îles des Indes orientales.

Les délais de huit mois, d'un ou de deux ans, seront doublés en temps de guerre maritime (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 160. Le porteur d'une lettre de change tirée du continent et des îles de l'Europe, et payable dans les possessions européennes de la France, soit à vue, soit à un ou plusieurs jours ou mois ou usances de vue, doit en exiger le paiement ou l'acceptation dans les six mois de sa date, sous peine de perdre son recours sur les endosseurs, et même sur le tireur, si celui-ci a fait provision.

Le délai est de huit mois pour la lettre de change tirée des Echelles du Levant et des côtes septentrionales de l'Afrique sur les possessions européennes de la France, et réciproquement du continent et des îles de l'Europe sur les établissemens français aux Echelles du Levant, et aux côtes septentrionales de l'Afrique.

Le délai est d'un an pour les lettres de change tirées des côtes occidentales de l'Afrique, jusques et compris le cap de Bonne-Espérance.

Il est aussi d'un an pour les lettres de change tirées du continent et des îles des Indes occidentales sur les possessions européennes de la France, et réciproquement du continent et des îles de l'Europe sur les possessions françaises ou établissemens français aux côtes occidentales de l'Afrique, au continent et aux îles des Indes occidentales.

Le délai est de deux ans pour les lettres de change tirées du continent et des îles des Indes orientales sur les possessions européennes

Ces lettres de change étant exposées quant à leur transport à une infinité d'accidens, ne se tirant toujours pour être payées qu'à vue ou à tant de jours, de mois ou d'usances de vue, il a bien fallu fixer un terme après lequel les tireurs et endosseurs ayant fait provision, ne pourroient plus être inquiétés, et ainsi assurer leur tranquillité.

Ce terme a été calculé sur le temps nécessaire et le plus long pour leur transport, eu égard aux temps de paix ou de guerre maritime.

Le paiement ou l'acceptation doit en être exigé dans les six mois au moins ou tout autre délai fixé par la loi, de sa date; cette disposition de la loi n'est cependant applicable au porteur, à celui auquel la lettre est adressée ou à tout autre ayant son ordre, qu'autant qu'elle est parvenue à ce premier porteur.

La date dont il est question n'est que celle portée en la lettre de change; l'acceptation au moins ou le protêt faute d'acceptation, doit être fait dans les délais déterminés par la loi.

Tout porteur des lettres de change dont il s'agit ne doit donc jamais négliger de les présenter à acceptation, ou d'en faire faire le protêt faute d'acceptation dans ces délais.

L'acceptation une fois faite, l'échéance pour paiement ne courra que conformément à ce qui sera prescrit dans la lettre elle-même.

Cette acceptation ne devra pas être refusée dans ces délais, ou si elle l'étoit, le protêt faute d'acceptation conservera tous les droits du porteur contre le tireur et les endosseurs, ainsi qu'à l'égard de toute autre lettre de change.

L'acceptation faite ou son refus constaté dans ces délais, et la lettre n'étant pas payée à échéance, le

---

de la France, et réciproquement du continent et des îles de l'Europe sur les possessions françaises ou établissemens français au continent et aux îles des Indes orientales.

Les délais ci-dessus de huit mois, d'un an et de deux ans, sont doublés en temps de guerre maritime.

161. Le porteur d'une lettre de change doit en exiger le paiement le jour de son échéance.

protêt faute de paiement conservera de même tous ses droits.

La lettre présentée à acceptation, hors de ces délais, pourra être refusée, et alors le porteur, quel qu'il soit, perdra tout recours, même contre le tireur, si celui-ci avoit fait provision.

Si elle étoit alors acceptée, le porteur n'aura de recours que contre l'accepteur; et celui-ci n'en aura contre le tireur qu'autant que celui-ci approuvera cette démarche insolite et hors de toute protection de la loi.

Autrement il pourra se trouver très-embarrassé.

D'un côté, il aura fait revivre, quant à lui, une lettre de change éteinte; de l'autre, il n'aura aucun recours pour se faire rembourser, sinon que par action civile, contre laquelle on pourra lui opposer le défaut de mandat, le défaut de pouvoir légal et conventionnel de payer, ce qui n'étoit plus exigible aux termes de la loi elle-même.

La disposition de la loi qui interdit tout recours au porteur de lettre de change qui n'aura pas présenté à l'acceptation et fait protester, en cas de refus, cette lettre dans les délais, même contre le tireur, s'il a fait provision, est une prescription fatale de droit dont rien ne peut relever.

Tout ce qui vient d'être dit s'applique également à la lettre de change payable à vue. Faute d'avoir été présentée pour paiement dans les délais relatifs déterminés, à compter de sa date, elle pourra être refusée; ou, si elle est payée, celui sur lequel elle aura été tirée, et qui l'auroit payée, pourra être dupe de son paiement, s'il est prouvé qu'il a été fait hors de ces délais de présentation.

C'est à ceux sur lesquels de semblables lettres de change sont tirées, à faire bien attention à leurs dates, et si elles leur sont présentées dans les délais avant de les accepter ou de les payer.

Délai dans lequel tout protêt de lettre de change doit être fait, à compter du refus de paiement.

A l'égard des protêts faute de paiement, il faut faire l'attention la plus scrupuleuse à les faire dans le délai

absolument déterminé. Si le paiement de la lettre de change est refusé le jour de son échéance, il faut nécessairement en faire le protêt le lendemain ; si ce jour où doit être fait le protêt est un jour *férié* légal (de fête légale, autorisée par le gouvernement), le protêt doit être fait le jour suivant (1).

Ainsi, une lettre de change échéant un samedi, le protêt doit en être fait le lundi d'ensuite. S'il l'étoit le dimanche, il seroit nul ; s'il l'étoit le mardi il en seroit de même.

Lorsque la loi défend de faire un protêt un jour de fête légale, il faut entendre que cette défense s'étend à toutes les fêtes légales qui s'observent de l'autorité du gouvernement ; au nombre des fêtes légales, il faut comprendre les fêtes publiques extraordinaires, indiquées par le gouvernement.

Donc, une lettre de change échéant la veille de deux fêtes, le protêt n'en pourra être fait ni plus tôt ni plus tard que le lendemain de ces fêtes, autrement il sera nul.

Que la lettre de change ait été acceptée ou non, si le porteur a gardé la lettre refusée à acceptation, sans se pourvoir à défaut de cette acceptation, ainsi qu'il en a le droit, cette même lettre devra être par lui présentée pour paiement à son échéance, à celui sur lequel elle auroit été tirée, et le protêt fait sur refus de paiement, sinon, faute de ce protêt, il perdra son recours contre les endosseurs et contre le tireur lui-même, dans ce cas ainsi déterminé.

Il en devra être de même dans le cas ci-dessus spécifié, en cas de mort ou faillite de celui sur lequel la lettre de change a été tirée.

Dans le cas de faillite de l'accepteur avant l'échéance,

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 162. Le refus de paiement doit être constaté, le lendemain du jour de l'échéance, par un acte que l'on nomme *protêt faute de paiement.*

Si ce jour est un jour férié légal, le protêt est fait le jour suivant.

le porteur *pourra* faire protester et exercer son recours (1).

La loi veut que le protêt faute de paiement soit fait nonobstant celui du refus d'acceptation, si le porteur ne s'est pas pourvu à raison de ce premier protêt, parce qu'il est possible que celui sur lequel une lettre de change auroit été tirée, l'ait refusée à l'acceptation et qu'il la paye cependant à l'échéance, et encore parce que le porteur refusé à l'acceptation et ne s'étant pas alors pourvu, a lui-même consenti vis-à-vis de tous ses garans à attendre l'échéance, et à n'agir qu'à défaut de paiement; et enfin parce qu'alors la loi n'accorde au porteur son recours contre ces garans qu'à défaut de paiement à échéance, et que ce défaut de paiement ayant été légalement constaté, c'est-à-dire, étant constaté par un protêt fait à l'époque et dans les formes qu'il a prescrites.

Voyez du protêt faute d'acceptation ou de paiement. On croit que tout ce qui vient d'être dit est en tout conforme à ce qui en résulte, ainsi que de l'article 163 du Code de Commerce, ci-devant cité.

Porteur de Lettre de Change protestée faute de paiement; comment et contre qui peut-il exercer toutes poursuites à fin de remboursement ?

Une lettre de change légalement protestée faute de paiement, le porteur, dit la loi, peut exercer son action en garantie, ou individuellement contre le tireur et chacun des endosseurs;

Ou collectivement (ou en même temps) contre les endosseurs et contre le tireur.

La loi donne à chaque endosseur poursuivi le même

(1) *Code de Comm.*

Art. 163. Le porteur n'est dispensé du protêt faute de paiement, ni par le protêt faute d'acceptation, ni par la mort ou faillite de celui sur qui la lettre de change est tirée.

Dans le cas de faillite de l'accepteur avant l'échéance, le porteur peut faire protester et exercer son recours.

droit à l'égard du tireur et des endosseurs qui le précèdent (1).

La loi n'a accordé au porteur la faculté de poursuivre chacun des endosseurs et le tireur lui-même en particulier, ou celui d'entre eux à son choix, que pour ne gêner en rien l'exercice de l'action acquise dans ce cas au porteur de la lettre.

Cependant on croit devoir observer qu'il sera toujours mieux ou de ne poursuivre que celui ou ceux des endosseurs qu'on préférera, ou tous ensemble (collectivement), que de faire citer chacun des endosseurs l'un après l'autre, et ainsi multiplier inutilement des frais écrasans pour le tireur et pour le porteur lui-même, par les avances énormes auxquelles il s'exposeroit.

Le porteur exerçant son recours individuellement contre son cédant, ne pourra le poursuivre qu'après lui avoir donné connoissance du protêt fait faute de paiement; il ne pourra le poursuivre qu'à défaut de remboursement, dans les quinze jours de la date du protêt, si ce cédant (celui dont il aura l'ordre direct), réside dans la distance de cinq myriamètres (dix lieues) de l'endroit où la lettre de change devoit être payée.

Si ce cédant est domicilié à plus de cinq myriamètres de cet endroit, le délai sera augmenté d'un jour par deux myriamètres et demi (par cinq lieues) excédant les cinq myriamètres (2).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 164. Le porteur d'une lettre de change protestée faute de paiement, peut exercer son action en garantie,

Ou individuellement contre le tireur et chacun des endosseurs,

Ou collectivement contre les endosseurs et le tireur.

La même faculté existe pour chacun des endosseurs, à l'égard du tireur et des endosseurs qui le précèdent.

(2) Art. 165. Si le porteur exerce le recours individuellement contre son cédant, il doit lui faire notifier le protêt, et, à défaut de remboursement, le faire citer en jugement dans les quinze jours qui suivent la date du protêt, si celui-ci réside dans la distance de cinq myriamètres.

Ce délai, à l'égard du cédant domicilié à plus de cinq myriamètres de l'endroit où la lettre de change étoit payable, sera augmenté d'un jour par deux myriamètres et demi excédant les cinq myriamètres.

La loi ne dit pas à quel tribunal ce cédant, seul poursuivi, devra être traduit ; on pense que pour éviter des frais, tout tribunal de commerce ayant une pareille autorité, ce sera plutôt devant le tribunal de ce cédant qu'il faudra le poursuivre, que devant tout autre. Au surplus, on suivra la jurisprudence établie à cet égard, lorsqu'elle l'aura été par une décision suprême.

A l'égard du délai dans lequel il faut citer, faute de remboursement, le protêt faute de paiement ayant été une fois dénoncé au cédant, ce délai n'est que de quinze jours, à compter de la date du protêt, proportionnellement à la distance du domicile de ce cédant, du lieu où la lettre étoit payable.

La citation ne peut être donnée que postérieurement à la notification du protêt.

Il n'étoit pas possible de ne pas assigner un autre délai que celui ci-dessus pour la notification du protêt au cédant poursuivi seul, et pour le poursuivre faute de remboursement, à raison des lettres de change tirées de France et payables hors de son territoire continental en Europe ; ou à raison de celles tirées des possessions françaises situées hors de l'Europe ; aussi le législateur y a-t-il pourvu (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 166. Les lettres de change tirées de France et payables hors du territoire continental de la France, en Europe, étant protestées, les tireurs et endosseurs résidant en France, seront poursuivis dans les délais ci-après :

De deux mois pour celles qui étoient payables en Corse, dans l'île d'Elbe ou de Capraja, en Angleterre et dans les Etats limitrophes de la France ;

De quatre mois pour celles qui étoient payables dans les autres Etats de l'Europe ;

De six mois pour celles qui étoient payables aux Echelles du Levant et sur les côtes septentrionales de l'Afrique ;

D'un an pour celles qui étoient payables aux côtes occidentales de l'Afrique, jusques et compris le cap de Bonne-Espérance, et dans les Indes occidentales ;

De deux ans pour celles qui étoient payables dans les Indes orientales.

Ces délais seront observés dans les mêmes proportions pour le recours à exercer contre les tireurs et endosseurs résidant dans les possessions françaises situées hors de l'Europe.

Les délais ci-dessus, de six mois, d'un an et de deux ans, seront doublés en temps de guerre maritime.

Si le porteur auquel le paiement d'une lettre de change aura été refusé à son échéance et qui l'aura fait protester, exerce collectivement son recours contre les endosseurs et le tireur, il jouit à l'égard de chacun d'eux du même délai que celui ci-dessus déterminé quant au porteur qui ne se pourvoiroit que contre un seul cédant.

Chacun des endosseurs poursuivi a le droit d'exercer le même recours, ou individuellement contre chaque endosseur qui le précède, ou contre le tireur seul, ou collectivement, dans le même délai.

A leur égard ce délai courra du lendemain de la date de la citation en justice (1).

Ainsi tout endosseur poursuivi à fin de remboursement d'une lettre de change protestée faute de paiement, qui désirera conserver et effectuer son recours contre le tireur ou les endosseurs qui le précèdent, devra faire notifier à chacun d'eux ou à celui qu'il préférera, la notification du protêt faute de paiement qui lui aura été ci-devant faite à lui-même, et faire aussi citer chacun d'eux ou celui qu'il préférera, dans les mêmes délais que ceux prescrits par les articles 165 et 166 ci-dessus, mais seulement à partir du lendemain de la date de la citation qui lui aura été donnée à lui-même par le porteur de la lettre protestée faute de paiement.

Ce délai a été ainsi fixé, parce qu'il est possible que l'un des endosseurs postérieurs rembourse la lettre de change avant qu'il ait été donné citation, et que s'il avoit été permis à chaque endosseur de citer son cédant avant de l'être lui-même, les frais de citation ne seroient que frustratoires, qu'inutiles et en pure perte pour celui

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 167. Si le porteur exerce son recours collectivement contre les endosseurs et le tireur, il jouit, à l'égard de chacun d'eux, du délai déterminé par les articles précédens.

Chacun des endosseurs a le droit d'exercer le même recours, ou individuellement, ou collectivement, dans le même délai.

A leur égard, le délai court du lendemain de la date de la citation en justice.

qui les auroit faits, ou pourroient au moins donner lieu à des contestations désagréables et irritantes entre négocians ; au lieu que tout étant ainsi réglé, il ne pourra être exercé par personne que des poursuites utiles et régulières.

Dans le cas où un endosseur poursuivi, jugera à propos de poursuivre, ou individuellement son seul cédant, ainsi que le tireur, ou collectivement tous les précédens endosseurs et le tireur, on pense qu'il vaudra mieux les citer au même tribunal où il l'aura été lui-même, pour n'avoir qu'un seul et même jugement, et éviter ainsi d'être forcé de faire trop de frais, ou de fournir des justifications nécessaires et souvent difficiles dans tout autre tribunal.

Par ce moyen d'ailleurs, le jugement de la condamnation prononcé au profit du porteur, contre tous les endosseurs et le tireur, et les poursuites par lui exercées contre l'un ou l'autre à son choix, serviront de plein droit au profit de l'endosseur qui aura remboursé contre tous ses garans, sans autre procédure, et sans autre justification que d'être porteur de la lettre de change et du jugement général et récursoire de droit, de l'un à l'autre des endosseurs jusqu'au tireur.

Pour parvenir à ce but, il ne s'agira pour l'endosseur cité, que de faire citer le plus tôt possible ses garans ou son garant de choix, au même tribunal, à moins que leur éloignement ne s'y oppose, les délais auxquels ils devront être cités ne permettant pas d'espérer de pouvoir les attirer au même tribunal.

L'observation de tout ce qui est prescrit par les articles de la loi qu'on vient de rapporter, et qu'on a développés, quant au protêt faute de paiement, à l'exercice de l'action en garantie, et aux délais dans lesquels seulement elle peut avoir lieu, doit être d'autant plus exacte, qu'à défaut d'un seul point, le recours du porteur contre les endosseurs, et de chacun de ceux-ci contre l'autre, sera éteint, ne pourra plus avoir lieu, c'est-à-dire, que le porteur ou les endosseurs qui auront failli dans l'une des formalités ci-dessus prescrites, perdront le montant de leur lettre de change, ne

pourront plus se la faire payer de force par celui qui auroit été autrement obligé de l'acquitter (1).

Faute de l'observation de toutes ces mêmes formalités, le porteur et les endosseurs seront déchus de tout recours contre le tireur, si ce dernier justifie qu'il y avoit provision à l'échéance de la lettre de change (2), c'est-à-dire, si ce tireur prouve que lors de l'échéance celui sur qui la lettre de change avoit été tirée, étoit son débiteur du montant de cette lettre, ou autrement dépositaire pour lui des fonds nécessaires à son acquit.

Dans ce cas le porteur ne conservera d'action que contre celui sur lequel la lettre avoit été tirée, si toutefois il l'a acceptée, ou s'il devoit l'accepter, ayant lors de l'acceptation les fonds nécessaires à son acquit, ou les ayant eu en sa possession avant son échéance; fait qui résultera nécessairement de la preuve faite par le tireur, qu'il avoit fait les fonds de cette lettre avant son échéance, ou lors de cette échéance.

Les fonds nécessaires à acquitter une lettre de change, n'ayant pas été faits par le tireur entre les mains de celui sur lequel elle avoit été tirée avant son échéance, pourroient l'avoir été postérieurement aux délais fixés pour le protêt, la notification et la citation en jugement, à l'un ou à l'autre des endosseurs.

Par exemple, le tireur n'ayant pas fait provision avant échéance entre les mains de celui sur lequel elle

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 168. Après l'expiration des délais ci-dessus,

Pour la présentation de la lettre de change à vue, ou à un ou plusieurs jours ou mois ou usances de vue,

Pour le protêt faute de paiement,

Pour l'exercice de l'action en garantie,

Le porteur de la lettre de change est déchu de tous droits contre les endosseurs.

169. Les endosseurs sont également déchus de toute action en garantie contre leurs cédans, après les délais ci-dessus prescrits, chacun en ce qui le concerne.

(2) Art. 170. La même déchéance a lieu contre le porteur et les endosseurs, à l'égard du tireur lui-même, si ce dernier justifie qu'il y avoit provision à l'échéance de la lettre de change.

Le porteur, en ce cas, ne conserve d'action que contre celui sur qui la lettre étoit tirée.

étoit tirée, a, depuis les poursuites exercées par le porteur, faute de paiement, et sur le protêt qui constate ce défaut, fait passer des marchandises au comptant, pour le montant de cette lettre, à l'un des endosseurs, ou lui a fait parvenir autrement les fonds nécessaires pour la payer.

Dans ce cas, la déchéance prononcée contre le porteur n'a plus lieu. A l'égard de cet endosseur nanti de ces fonds, le porteur pourra le poursuivre en paiement de sa lettre de change, quoique les délais pour la notification du protêt et de la citation soient expirés. Alors cet endosseur remplace, vis-à-vis du porteur, celui sur lequel avoit été tirée la lettre de change, qui l'avoit acceptée ou auroit dû l'accepter en ayant les fonds, et contre lequel ce porteur a toujours son recours, aux termes de l'article 170 ci-dessus (*voyez* page 221).

Mais il est à observer que, pour que cette poursuite du porteur contre cet endosseur ait lieu, il faut que les fonds aient été réellement et actuellement faits entre ses mains, et non pas que le tireur lui ait donné ordre de les prendre de *tel* ou *tel*, ce qui n'est pas la même chose.

Il peut encore arriver que le tireur d'une lettre de change, qui avoit fait provision pour la payer entre les mains de celui sur qui elle a été tirée, ait reçu par compte, compensation ou autrement, les fonds destinés à l'acquit de cette lettre. En ce cas, la déchéance prononcée contre le porteur à l'égard de ce tireur, cesse aussi; il peut le poursuivre, ainsi que l'accepteur ou celui qui auroit dû accepter, nonobstant l'expiration de tous les délais pour le protêt et l'exercice de son action en garantie (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 171. Les effets de la déchéance prononcée par les trois articles précédens, cessent en faveur du porteur contre le tireur, ou contre celui des endosseurs qui, après l'expiration des délais fixés pour le protêt, la notification du protêt ou la citation en jugement, a reçu par compte, compensation ou autrement, les fonds destinés au paiement de la lettre de change.

Il peut alors poursuivre le tireur, parce qu'il a pris la place de l'accepteur.

Il peut en même temps poursuivre aussi l'accepteur ou celui qui auroit dû accepter, ayant les fonds de la lettre de change, parce que c'est sa faute s'ils ne se sont plus trouvés entre ses mains à l'échéance de la lettre de change, et qu'il est garant de ce défaut de fonds, arrivé par sa faute, ou du moins parce qu'il est garant de la restitution qu'il en a faite au tireur lorsqu'il auroit dû les garder pour payer, parce que la confiance qu'il a imprudemment accordée au tireur ne peut retomber que sur lui.

Cependant il faut observer que celui sur lequel auroit été tirée une lettre de change dont il avoit les fonds, ne pourra pas être poursuivi pour les avoir rendus au tireur, s'il n'existe un protêt faute d'acceptation; car alors rien n'aura obligé cet accepteur effectif, ou qui auroit dû accepter à conserver les fonds d'une lettre de change, dont il auroit ignoré l'existence, ou dont aucun acte légal ne prouveroit qu'il a eu connoissance.

Porteur de Lettre de change refusée à paiement, peut faire saisir les endosseurs et le tireur; et l'accepteur, par provision, comment le peut-il?

Une lettre de change représentant, comme on l'a dit, une somme d'argent dont la disposition doit être libre à l'instant même où elle doit être acquittée, et son paiement devant être assuré par tous les moyens possibles, la loi a donné au porteur, en cas de défaut de paiement, ce défaut constaté par le protêt, le droit de faire saisir aussitôt, mais avec la permission du juge, et conservatoirement, tous les effets mobiliers des tireurs, accepteurs et endosseurs (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 172. Indépendamment des formalités prescrites pour l'exercice de l'action en garantie, le porteur d'une lettre de change protestée faute de paiement, peut, en obtenant la permission du juge, saisir conservatoirement les effets mobiliers des tireur, accepteurs et endosseurs.

La permission de faire cette saisie ne peut être demandée ni accordée qu'après la certification faite du protêt. Le juge auquel elle doit être demandée, ne peut être, on le croit du moins, que celui du domicile de celui auquel cette notification de protêt aura été faite, et en justifiant de cette notification.

Voici sur quoi l'on fonde cette opinion. La loi ne voulant pas que cette saisie ait lieu sans permission du juge, a nécessairement laissé à ce juge la faculté de l'accorder ou de la refuser. Cette faculté ne peut être arbitraire, le refus ou l'accord de cette permission ne peut avoir pour base que la connoissance de la moralité et du crédit qu'on peut et doit peut-être accorder à celui contre lequel cette permission est demandée ; or, quel juge autre que celui du domicile peut être plus à portée de connoître l'un et l'autre ?

Cette permission ne peut être exécutoire comme un jugement sur toute la surface de l'empire. Si elle étoit donnée par un tribunal qui ne seroit pas celui de l'endosseur, et qu'il survînt opposition à son exécution, qui sera juge de cette opposition ?

Sera-ce celui du domicile de l'endosseur ainsi poursuivi ?

Il n'a pas ce droit, parce que la loi ne s'est pas assez expliquée. S'il refuse de statuer sur cette opposition, que fera-t-on ?

Au contraire, si c'est le juge de l'endosseur qui donne cette permission, il n'y a plus aucun embarras d'exécution.

D'ailleurs n'est-il pas à présumer que le législateur n'a porté cette disposition que pour accélérer tout paiement des lettres de change pour les garans et pour assurer l'exécution du jugement à intervenir de la part du juge, même de chaque garant, c'est-à-dire, du juge personnel de chaque garant, et pour le cas seulement où on préférera d'en poursuivre un de choix à tout autre ?

Cette opinion paroît la plus probable, parce que toutes les autres paroissent impraticables en ce qu'elles peuvent donner lieu à difficultés qu'il n'a sûrement pas été dans l'intention du législateur de faire exister, puisqu'il n'y a pas pourvu.

Des Protêts de Lettres de change faute d'Acceptation ou de paiement (et de leur forme).

Les protêts faute d'acceptation ou de paiement de lettre de change étant de la plus haute importance, ainsi qu'on l'a vu par tout ce qui précède, il a bien fallu que le législateur indiquât par qui et où ces actes seroient faits, dans quelle forme ils seroient faits, ce qu'ils devront énoncer et contenir; enfin, comment leur existence seroit constatée, au cas qu'ils viennent à se perdre: c'est à quoi le législateur a pourvu par les articles 173, 174 et 176 du Code de Commerce (1).

Tout protêt faute d'acceptation de paiement de lettre de change, ne peut être fait que par deux notaires, ou que par un notaire ou un huissier accompagné de deux témoins.

Le protêt d'une lettre de change doit être fait au domicile de celui qui doit la payer, ou à son dernier domicile connu.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 173. Les protêts faute d'acceptation ou de paiement, sont faits par deux notaires, ou par un notaire et deux témoins, ou par un huissier et deux témoins.

Le protêt doit être fait

Au domicile de celui sur qui la lettre de change étoit payable, ou à son dernier domicile connu,

Au domicile des personnes indiquées par la lettre de change pour la payer au besoin,

Au domicile du tiers qui a accepté par intervention;

Le tout par un seul et même acte.

En cas de fausse indication de domicile, le protêt est précédé d'un acte de perquisition.

174. L'acte de protêt contient

La transcription littérale de la lettre de change, de l'acceptation, des endossemens, et des recommandations qui y sont indiquées,

La sommation de payer le montant de la lettre de change.

Il énonce

La présence ou l'absence de celui qui doit payer,

Les motifs du refus de payer, et l'impuissance ou le refus de signer.

176. Les notaires et les huissiers sont tenus, à peine de destitution, dépens, dommages-intérêts, envers les parties, de laisser copie exacte des protêts, et de les inscrire en entier, jour par jour et par ordre de dates, dans un registre particulier, coté, paraphé, et tenu dans les formes prescrites pour les répertoires.

Celui qui doit payer une lettre de change est, en général, celui sur lequel elle est tirée ; à moins qu'elle ne soit tirée sur une personne pour l'accepter, à la charge de la faire payer dans un autre lieu que celui où elle réside.

Ce cas a été prévu par les articles 111 et 123 du Code (*voyez* pages 166, 182) ; le lieu où doit alors être fait le protêt est indiqué à leur suite.

Le tireur d'une lettre de change peut, par précaution et pour plus grande sûreté de son paiement, indiquer, au besoin (en cas de refus) une autre personne que celle sur laquelle elle est tirée ; le protêt faute de paiement doit donc être fait au domicile de ces deux personnes indiquées, si celui sur lequel elle a été tirée, et qui l'auroit ou non acceptée, fait refus de la payer ; autrement ce protêt ne seroit pas complet, ou plutôt il n'existeroit pas de protêt ; faute de cet autre protêt, le porteur perdroit tout son recours dans les cas ci-devant déterminés, et sur les endosseurs et sur le tireur lui-même.

On a vu plus haut qu'il est libre à tout venant d'accepter, par intervention, une lettre de change refusée à l'acceptation par celui sur qui elle est tirée (*voyez* page 186).

On a vu également que, faute d'acceptation par la personne sur laquelle une lettre de change est tirée, le porteur d'une lettre de change conserve tous ses droits sur le tireur et les endosseurs, malgré l'acceptation par intervention, c'est-à-dire que, dans ce cas, le porteur, quoique la lettre de change ait été acceptée par un autre, peut la faire protester et exercer son recours comme n'ayant pas été acceptée par qui elle devoit l'être (*voyez* page 189) ; mais de cette faculté il résulte aussi que si ce porteur ne fait alors aucune poursuite, ce ne sera que parce qu'il aura lui-même accepté cette autre acceptation au profit du tireur et de tous les endosseurs.

Dans ce cas il faudra aussi présenter la lettre de change pour paiement au domicile de cet acceptant par intervention, autrement il n'y auroit pas non plus de protêt.

Tous ces protêts doivent être faits par un seul et même acte, pour ne pas multiplier les frais.

Il est possible que le tireur d'une lettre de change ignore le déplacement de la personne sur laquelle il la tire, ou indique mal, par erreur, son domicile.

Dans ce cas le protêt faute d'acceptation ou de paiement doit être précédé d'un procès-verbal de perquisition, c'est-à-dire, que le protêt doit commencer par constater que le domicile de la personne sur laquelle elle est tirée, et qui a été mal indiqué, a été d'abord cherché par voie d'enquêtes, d'information de son nom et de sa demeure, faites à des commerçans du lieu, et ne doit contenir l'un ou l'autre protêt sans autre formalité que dans le cas où la personne, ou au moins son domicile cherché, n'auroit pas été trouvé.

L'acte de protêt doit *contenir* la transcription littérale de la lettre de change, de l'acceptation, des endossemens et des recommandations (des indications au besoin) qui y sont indiqués, et aussi sommation de payer le montant de la lettre de change.

L'expression *contenir* doit être bien remarquée : il n'est plus à présent question seulement comme autrefois de copier, en tête de l'acte de protêt, la lettre de change, l'acceptation, les endossemens et les recommandations, ni d'en donner copie en tête de celle du protêt; il faut que le protêt lui-même *contienne* toutes ces copies. La loi ne dit pas que cette formalité ne sera pas observée à peine de nullité, mais on ne sait pas si cette nullité ne pourroit pas être prononcée, si elle étoit demandée, attendu que tout ce que la loi prescrit absolument, doit en principe général être observé à peine de nullité. Si le législateur n'eût pas eu de fortes raisons pour changer la forme ancienne des protêts, il ne l'eût pas changée; puisqu'il l'a changée, la nouvelle forme qu'il a prescrite, doit être observée.

Elle ne le sera que lorsqu'il aura été fait un exemple de ceux qui ne l'observent pas.

Le motif de nullité d'un protêt autrement dressé que la loi ne le veut, se tirera très-avantageusement de ce qu'un acte aussi important ne peut être fait de deux

manières, l'une telle que la législation actuelle commande de le faire, et l'autre telle que l'ancienne législation le vouloit.

Aux termes de la loi, le porteur d'une lettre de change n'est pas dispensé du protêt faute de paiement, ni par le protêt faute d'acceptation, ni par la mort ou faillite de celui sur lequel la lettre de change est tirée (*voyez* page 216). Cette disposition à l'égard du protêt faute de paiement est renouvelée par un autre article aussi positif (1).

Du Rechange.

Le change, comme on l'a ci-devant dit, est le droit d'usage selon les lieux et les temps, qui est dû à tout banquier qui délivre une lettre de change. Le rechange est de même le droit que paye le porteur d'une lettre de change qui a été protestée pour se procurer de l'argent sur une autre, y compris le premier change par lui payé pour la lettre de change protestée qui doit lui être rendue, la lettre par laquelle il avoit payé le change ne lui ayant pas profité; *voyez* ce qui suit.

Le rechange d'une lettre de change s'effectue, en tirant de la place où une lettre de change devoit être payée une autre lettre de change qu'on nomme retraite, sur celui qui avoit délivré la lettre de change protestée, ou sur l'un des endosseurs pour se rembourser du montant de cette lettre de change protestée, ensemble de ses frais et du nouveau change payé (2).

Le rechange n'est dû que lorsque le porteur d'une

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 175. Nul acte, de la part du porteur de la lettre de change, ne peut suppléer l'acte de protêt, hors le cas prévu par les art. 150 et suivans, touchant le perte de la lettre de change.

(2) Art. 177. Le rechange s'effectue par une retraite.

178. La retraite est une nouvelle lettre de change, au moyen de laquelle le porteur se rembourse sur le tireur, ou sur l'un des endosseurs, du principal de la lettre protestée, de ses frais, et du nouveau change qu'il paye.

lettre de change protestée tire lui-même une lettre de change sur le tireur ou l'un des endosseurs de cette lettre protestée, et s'en fait compter le montant sur le lieu où celle protestée devoit être payée. Lorsqu'il n'a été fait qu'un protêt sans retraite, il n'est pas dû de rechange.

Les lettres de rechange ou retraite sont ordinairement tirées par celui qui a fait protester, et à son ordre.

C'est sur cet ordre et en livrant sa lettre de change, qu'il emprunte de l'argent, et c'est sur cet ordre que cette lettre de change se paye au profit du porteur de la lettre protestée.

Le rechange ne se règle pas de même à l'égard du tireur et des endosseurs.

A l'égard du porteur et des tireur et endosseurs, le rechange se règle par le cours du change du lieu où la lettre de change étoit payable, sur le lieu d'où elle a été tirée; à l'égard d'un endosseur à l'autre, le rechange se règle par le cours du change du lieu où la lettre de change a été remise ou négociée sur le lieu où le remboursement s'effectue (1).

C'est pour cette raison et dans la vue de l'application juste de ces dispositions de la loi envers chaque endosseur, que les ordres doivent être datés, et énoncer les endroits où chacun a été passé.

Ainsi à l'égard du tireur, le rechange pour cause de protêt de lettre de change tirée sur Lyon, se réglera par l'usage du change de Lyon, quant au lieu où la retraite devra être acquittée; et pour chaque endosseur qui livrera lui-même une retraite sur tout autre endosseur ou sur le tireur, par le change d'usage sur le lieu où il en aura

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 179. Le rechange se règle, à l'égard du tireur, par le cours du change du lieu où la lettre de change étoit payable, sur le lieu d'où elle a été tirée.

Il se règle, à l'égard des endosseurs, par le cours du change du lieu où la lettre de change a été remise ou négociée par eux, sur le lieu où le remboursement s'effectue.

passé l'ordre, quant au lieu où cette retraite tirée par un endosseur devra être acquittée.

Si le porteur d'une lettre de change protestée faisant retraite, tire sur l'endosseur, le change sera également selon l'usage du lieu où la retraite aura été négociée, quant au lieu où elle doit être payée. Il n'en peut être autrement : l'endosseur étant garant, comme le tireur, du paiement d'une lettre de change au lieu sur lequel elle a été tirée, doit, comme le tireur, supporter, en cas de retraite sur lui, le coût d'usage du change du lieu où la retraite a été négociée.

Ce n'est pas au cas où le porteur fait retraite sur le tireur, que s'applique la disposition de la loi qui porte qu'à l'égard des endosseurs le cours du change se réglera par le cours du change du lieu où la lettre de change aura été remise ou négociée par eux sur le lieu où le remboursement s'effectue.

Autrement le tireur de la retraite pourroit se trouver en perte, ce qui ne peut pas être, ni en droit, ni en justice, ayant toute et entière garantie contre chaque endosseur, ainsi que contre le tireur.

Retraite de Lettre de Change protestée doit être justifiée.

Le tireur d'une retraite, pour cause de protêt de lettre de change, doit justifier cette retraite, autrement elle pourroit être justement refusée.

Cette retraite se justifie par un compte de retour qui y est joint et qui comprend, 1° le principal de la lettre de change protestée ; 2° les frais de protêt et autres frais légitimes, tels que commission de banque, courtage, timbre et ports de lettres : ce compte de retour doit être certifié par un agent de change, ou par deux commerçans, dans les lieux où il n'y a pas d'agent de change ; 3° enfin ce compte de retour doit être accompagné de la lettre de change protestée, du protêt ou de l'expédition de l'acte de protêt.

Dans le cas où la retraite est faite sur l'un des endosseurs, elle est accompagnée en outre d'un certificat particulier constatant le cours du change du lieu où

la lettre de change étoit payable sur le lieu d'où elle a été tirée (1).

Le protêt peut se joindre en original au compte de retour, mais il peut n'être joint qu'une expédition, et ce sera toujours le plus sûr, pour qu'en cas de contestation, le porteur puisse justifier sa conduite.

Cette expédition peut être faite par l'huissier qui a dressé le protêt, ou par l'un des notaires, parce que ces officiers en gardent la minute.

Le certificat particulier constatant le cours du change du lieu où la lettre de change protestée étoit payable, sur le lieu d'où elle a été tirée, doit être joint au compte de retour, de retraite, sur endosseur, pour justifier à cet endosseur que le porteur faisant retraite sur lui n'a pas fixé arbitrairement ce change dont il doit être remboursé.

Ce certificat ne se joint pas à la retraite faite sur le tireur, parce que comme c'est lui qui a retenu ce premier change, il le connoît.

Ce seul compte de retour est remboursé d'endosseur en endosseur, si la retraite est faite sur l'un d'eux, et enfin par le tireur.

A l'égard des rechanges, chaque endosseur n'en supporte qu'un seul ; ils ne peuvent être cumulés.

Il n'est point dû de rechange si le compte de retour

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 180. La retraite est accompagnée d'un compte de retour.

181. Le compte de retour comprend
Le principal de la lettre de change protestée,
Les frais de protêt et autres frais légitimes, tels que commission de banque, courtage, timbre et ports de lettres.
Il énonce le nom de celui sur qui la retraite est faite, et le prix du change auquel elle est négociée.
Il est certifié par un agent de change.
Dans les lieux où il n'y a pas d'agent de change, il est certifié par deux commerçans.
Il est accompagné de la lettre de change protestée, du protêt, ou d'une expédition de l'acte de protêt.
Dans le cas où la retraite est faite sur l'un des endosseurs, elle est accompagnée, en outre, d'un certificat qui constate le cours du change du lieu où la lettre de change étoit payable, sur le lieu d'où elle a été tirée.

n'est accompagné des certificats ci-dessus prescrits (1).

Du porteur à l'endosseur le rechange est dû du lieu où la lettre de change étoit payable, mais d'endosseur à endosseur; chacun d'eux ne doit que celui qui résulte de son ordre : c'est pour cela qu'il est défendu de les cumuler, c'est-à-dire d'ajouter les uns aux autres tous les rechanges successifs pour les faire supporter à chacun des endosseurs.

Ainsi chaque endosseur sur lequel il est fait retraite par un autre, ne doit supporter que le compte originaire de retour, et le change payé par celui auquel il a passé son ordre pour cette retraite.

Intérêts résultans de non paiement des Lettres de change et ceux des frais, de quand sont dûs ?

Tout paiement promis et retardé, engendre des intérêts; ainsi le principal de lettre de change protestée, porte intérêt à compter du jour du protêt.

Il n'en est pas de même quant aux frais de protêt, de rechange et autres frais légitimes; ils doivent être remboursés, mais ils n'engendrent qu'une action ordinaire; si on refuse ce remboursement, les intérêts n'en sont dus qu'à compter du jour de la demande en justice.

Mais où cette demande doit-elle être portée ? C'est au tribunal de commerce comme accessoire de protêt et autres opérations autorisées sur protêt.

Du Billet à ordre.

Le billet à ordre doit, comme la lettre de change, être daté, énoncer la somme à payer, le nom de celui à

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 182. Il ne peut être fait plusieurs comptes de retour sur une même lettre de change.

Ce compte de retour est remboursé d'endosseur à endosseur respectivement, et définitivement par le tireur.

183. Les rechanges ne peuvent être cumulés. Chaque endosseur n'en supporte qu'un seul, ainsi que le tireur.

186. Il n'est point dû de rechange, si le compte de retour n'est pas accompagné des certificats d'agens de change ou de commerçans, prescrits par l'article 181.

l'ordre de qui il est souscrit; l'époque à laquelle le paiement doit etre fait, comment la valeur en a été fournie.

Toutes les dispositions de la loi, relatives à la lettre de change, sont applicables au billet à ordre (1).

De la Prescription en matière de Lettre de change et de Billets à ordre.

Prescrire, d'où vient *prescription*, c'est user du droit de ne pas payer une lettre de change ou billet à ordre non présenté à paiement dans un laps de temps déterminé par la loi pour établir que ces sortes d'effets sont présumés avoir été payés, ou ont autrement été annullés au moyen de compensation, ou abandon motivé dont les parties n'ont pas cru nécessaire de tenir note.

Ce temps est de cinq ans, à compter du jour du protêt ou de la dernière poursuite juridique, s'il en a été fait.

Cependant, attendu que le droit de refuser le paie-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 187. Toutes les dispositions relatives aux lettres de change, et concernant
l'échéance,
l'endossement,
la solidarité,
l'aval,
le paiement,
le paiement par intervention,
le protêt,
les devoirs et droits du porteur,
le rechange ou les intérêts,
sont applicables aux billets à ordre, sans préjudice des dispositions relatives aux cas prévus par les articles 636, 637 et 638 du titre 2, liv. 4.

188. Le billet à ordre est daté.
Il énonce
La somme à payer,
Le nom de celui à l'ordre de qui il est souscrit,
L'époque à laquelle le paiement doit s'effectuer,
La valeur qui a été fournie en espèces, en marchandises, en compte, ou de toute autre manière.

ment de ces effets, qu'on appelle prescription, n'est légalement fondé que sur une présomption, le porteur de ces effets, qui en demandera le paiement après ces cinq années, peut requérir celui qui refuse de les acquitter, d'affirmer sous serment qu'il ne les doit plus ; ou, s'il a affaire aux veuves ou héritiers de ceux dont ils portent les signatures, de déclarer qu'ils estiment de bonne foi qu'il n'est plus rien dû (1).

Il n'y a que celui qui a intérêt à faire déclarer nul le titre dont on veut faire usage contre lui, qui puisse opposer à celui qui le représente pour en avoir paiement, la prescription qui l'annulle. Les juges ne peuvent pas suppléer ce moyen, si le défendeur ne s'en sert pas. *Art.* 2223, *Code Napoléon.*

La lettre ou le billet à ordre, dont on réclameroit le paiement, eût-il trente ans de date, si celui à qui on en demande le paiement, ne fait aucun usage de la prescription, les juges doivent le condamner à payer. Son silence, quant à la prescription qu'il pourroit opposer, et qu'il n'oppose pas, est un aveu de la dette.

Il en est de même à l'égard du serment que peut requérir le demandeur, à fin de paiement d'une lettre de change ou billet à ordre de celui qui oppose la prescription : si ce demandeur ne requiert pas ce serment, les juges ne peuvent l'ordonner, ils doivent juger que le billet n'est plus dû.

Si, au contraire, la prescription est opposée, et si le demandeur requiert le serment du défendeur, les

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 189. Toutes actions relatives aux lettres de change, et à celles des billets à ordre, souscrits par des négocians, marchands ou banquiers, ou pour faits de commerce, se prescrivent par cinq ans, à compter du jour du protêt, ou de la dernière poursuite juridique, s'il n'y a eu condamnation, ou si la dette n'a été reconnue par acte séparé.

Néanmoins, les prétendus débiteurs seront tenus, s'ils en sont requis, d'affirmer, sous serment, qu'ils ne sont plus redevables ; et leurs veuves, héritiers ou ayans-cause, qu'ils estiment de bonne foi qu'il n'est plus rien dû.

juges doivent juger, selon que ce serment aura été accordé ou refusé, comme pour toute autre affaire lors de laquelle l'une des parties aura fait dépendre la perte ou le gain de son procès du serment de son adversaire.

En un mot, la prescription ou la réquisition du serment sur prescription opposée, n'est qu'un moyen de défense permis de part et d'autre, que les juges ne peuvent ni suppléer pour les parties, ni même leur suggérer.

FIN DU PREMIER LIVRE.

MOTIFS GÉNÉRAUX

DU

2e LIVRE DU CODE DE COMMERCE.

DU COMMERCE MARITIME.

Ce livre comprend toutes les transactions maritimes, il remplace sous ce rapport l'ordonnance de 1681.

Annoncer qu'on a détaché de cette belle ordonnance tout ce qu appartient à l'*administration*, à la *police*, au *droit public*, et qui n'a pas été jugé devoir faire partie du Code de Commerce maritime; que du reste on a conservé tous les principes qu'elle a consacrés, en quelque sorte, en ce qui touche les contrats maritimes; qu'on ne s'est permis qu'un petit nombre de changemens qui sont justifiés par ceux qu'ont éprouvés eux-mêmes le commerce et la navigation dans le laps d'un siècle, ou par la justice la plus évidente, c'est se semble établir la juste admiration que méritera toujours cette loi si justement célèbre.

Héritiers, si on peut s'exprimer ainsi, d'un tel dépôt de lumières et de connoissances, on a cru qu'en distribuer les dispositions avec méthode dans un plan facile et suivi; les dégager de toute espèce d'incertitude et de nuage; les mettre encore plus, s'il est possible, à la portée de tout homme de bonne foi et d'un sens droit, c'étoit rendre un service signalé à la navigation et au commerce, donner

à la législation qui en régit les intérêts, une nouvelle garantie par sa simplicité même, et remplir les vues aussi étendues que profondes de l'Empereur.

Combien de siècles se sont écoulés avant d'avoir amassé d'aussi riches matériaux, avant d'être parvenus à de si heureux résultats ! et quel imposant spectacle offre la marche progressive de la législation maritime !

Le courage, le besoin, la pauvreté et même l'amour du pillage ont enfanté la navigation chez les anciens ; mais cette source s'est épurée : des communications utiles, et un commerce régulier fondé sur la foi réciproque, ont succédé au brigandage.

Les Phéniciens paroissent des premiers sur cette grande scène ; ils se distinguent entre toutes les nations par la hardiesse de leurs courses sur mer, par l'étendue de leurs entreprises, par la grandeur et la puissance des colonies qu'ils ont fondées.

Les vaisseaux de Tyr ont couvert la Méditerranée dans les temps où l'Océan n'existoit pas encore pour le commerce ; ses lois maritimes ont passé à Rhodes, à Carthage.

Sous le nom de lois Rhodiennes, elles furent adoptées par les Romains, qui en admirèrent la sagesse.

Elles régirent, à cette époque, le monde commerçant ; mais la destruction de l'empire Romain, par l'invasion des Bardes, les fit, pour ainsi dire, disparoître ; elles tombèrent dans le plus profond oubli.

Ce n'est que vers le douzième siècle qu'a reparu en Europe l'aurore d'une législation maritime.

C'est alors qu'a paru le *Consulat de la Mer*, que les nations commerçantes s'empressèrent d'adopter.

A une époque plus rapprochée, *Wisbuy*, *Bruxelles*, *Lubeck*, *Amsterdam*, *Anvers*, se glorifièrent de leurs réglemens maritimes. La *Guyenne* revendique *les jugemens d'Oleron*; et *Rouen*, cette industrieuse capitale de la fertile *Neustrie*, cite avec orgueil le *Guidon de la Mer*.

C'est à ces sources riches et fécondes, que les rédacteurs de l'ordonnance de 1681 ont puisé les principes d'équité et de sagesse qui caractérisent leurs ouvrages; et c'est sans doute un grand malheur que les procès-verbaux de cette belle loi n'aient point été conservés.

Les articles nouveaux qui règlent les droits, les devoirs des propriétaires des navires, les priviléges des créanciers, les obligations et les fonctions du capitaine, le sort des équipages, sont à très-peu d'exceptions près en harmonie avec ses anciennes dispositions.

Cependant, quelques additions et même quelques changemens ont paru nécessaires.

Par exemple, on a cru qu'il étoit utile d'établir plus complétement l'ordre des priviléges sur les navires, et il a été jugé indispensable de prendre des précautions que le législateur de 1681 avoit négligées, pour constater l'existence et la légitimité des créances privilégiées; ce qui étoit d'autant plus essentiel, que ces créances peuvent quelquefois absorber le gage commun des créanciers ordinaires; tel est l'objet des neuf paragraphes de l'article 4.

L'ordonnance avoit voulu que les intéressés au navire dont on saisiroit une portion au moment où il seroit prêt à mettre à la voile, ne pussent le faire naviguer qu'en donnant caution jusqu'à concurrence de l'estimation de la portion saisie. On les autorisoit, à la vérité, à faire assurer cette portion, et à emprunter à la grosse pour payer le coût de l'assurance; mais on leur assignoit le rem-

boursement de l'emprunt seulement, sur le profit du retour.

Il a paru évident que la charge d'une caution, pour la valeur d'une portion saisie, imposée aux copropriétaires, étoit aussi onéreuse que peu juste. Le créancier saisissant ne pouvoit réclamer plus de droits que son débiteur : celui-ci ne pouvoit avoir avec ses copropriétaires que des comptes à régler; jamais il n'auroit pu leur demander caution de sa portion; jamais il n'auroit pu soustraire, tant que l'association duroit, cette portion aux chances de la navigation, que par le moyen d'une assurance qui auroit été entièrement étrangère à ses associés.

Comment donc le créancier qui le remplace pouvoit-il être admis à rejeter sur les copropriétaires ces mêmes chances sous la simple autorisation de se faire assurer pour leur compte?

Car il est constant que, suivant le texte et le sens de l'ordonnance, cette assurance devoit se faire pour le compte des copropriétaires, puisqu'ils étoient obligés de donner caution jusqu'à concurrence de la portion saisie.

Il étoit évident encore que le remboursement du coût d'assurance délégué en faveur des copropriétaires, sur *le profit du retour*, pouvoit être assez souvent illusoire, par la raison qu'il n'est pas rare qu'il n'y ait ni retour ni profit.

La justice paroissoit donc demander que les copropriétaires eussent pu faire naviguer le navire dont une portion seroit saisie, au moment où il seroit prêt à faire voile, à la charge de rendre compte de cette même portion au créancier saisissant et de donner caution à cet effet.

Mais en traitant ce sujet, on est arrivé à des résultats d'une plus grande importance.

On a dû examiner s'il est dans l'intérêt général de la navigation et de la chose publique de permettre

la saisie d'un navire au moment où il est prêt à faire voile; si l'intérêt d'un seul, de celui qui a négligé jusqu'alors de mettre en avant ses prétentions ou ses droits, peut entraver les spéculations des chargeurs, compromettre leur fortune, frustrer les espérances de ses copropriétaires, faire manquer peut-être l'entreprise la mieux calculée; et on est parvenu à une solution négative; on a cru qu'un navire prêt à faire voile ne devoit pas être saisissable: la législation de quelques nations commerçantes venoit encore à l'appui de cette opinion et de la disposition établie en conséquence par l'article 26.

L'activité de la navigation, l'intérêt des tiers, la faveur du commerce ont paru justifier le sacrifice temporaire et léger du droit quelquefois équivoque d'un créancier négligent.

Une seule exception a paru juste, et elle est prononcée. Cette exception porte sur les dettes contractées pour le voyage. On peut supposer que, sans ces dettes, le bâtiment n'auroit pas été mis en état de faire voile. Il faut donc les payer. Et dans ce cas même, une caution peut encore, dans la disposition de la loi, concilier tous les intérêts.

Les devoirs du capitaine et ses fonctions ont dû aussi attirer toute l'attention et la vigilance de la loi: combien ne sont-elles pas importantes ces fonctions et ces devoirs sacrés!

Le capitaine est le mandataire des propriétaires du navire: il répond, sauf les événemens de force majeure, aux chargeurs de leurs marchandises; il répond à l'Etat de son équipage; en mer, en voyage, il est presqu'exclusivement chargé de tous ces intérêts: ses fonctions s'ennoblissent sous tous ces rapports, et sa responsabilité n'en est que plus grande. C'est à ce titre qu'il a été reconnu qu'il devoit répondre des fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions. Et telle est en effet la

disposition de l'article 32, qui rentre d'ailleurs, même avec quelque modification favorable, dans la théorie générale qui règle les obligations de tout mandataire salarié.

En arrivant aux matelots, on remarquera sûrement avec intérêt que par l'article 63 leur sort est amélioré dans le cas où étant loués au mois, pour un voyage déterminé, le voyage déjà commencé est rompu par le fait des propriétaires ou du capitaine.

L'article 3 du titre de l'*engagement* de l'ordonnance, contenoit à cet égard des dispositions discordantes, et telles que le matelot loué au mois pouvoit se trouver exposé à recevoir de moindres loyers, la rupture arrivant après le voyage commencé, que dans le cas où elle auroit eu lieu avant le voyage.

Le quatrième paragraphe de l'article 63 fait disparoître cette contradiction, et redresse le tort qui étoit fait aux matelots; il leur est alloué la moitié de leurs gages pour le reste de la durée présumée du voyage, et des moyens de retour chez eux. Cette disposition concilie ce que prescrivent en leur faveur l'humanité et la justice, avec les justes ménagemens dus aux intérêts des propriétaires de navires, qui ne peuvent en pareil cas se séparer de l'intérêt même de la navigation.

L'addition portée à l'article 109 est susceptible de quelque examen.

Cet article suppose que le capitaine ait été obligé de vendre des marchandises pour subvenir aux besoins pressans du navire, et prescrit que, *si le navire se perd, le capitaine tiendra compte de ces marchandises sur le pied qu'il les aura vendues, en retenant le fret porté aux connoissemens.*

L'ordonnance n'avoit rien statué, à cet égard, dans le cas de la perte du navire. Les commenta-

teurs professoient une doctrine contradictoire : les uns considéroient les marchandises vendues avant la perte et pour subvenir aux besoins du navire, comme le sujet forcé d'un contrat à la grosse, et en refusoient le paiement; les autres accordoient ce paiement, en les regardant comme sauvées, puisqu'on en avoit disposé avant que le navire eût éprouvé aucun événement sinistre. Il a fallu se fixer sur ce point. Il a paru équitable de penser que les marchandises vendues pour subvenir aux besoins du navire, constituoient un titre de créance en faveur de leur propriétaire; que dès-lors elles avoient cessé d'être en risque; que le capitaine et les propriétaires du navire, qui étoient chargés de pourvoir à ses besoins, avoient contracté une dette individuelle en appliquant ces marchandises à l'accomplissement de leur devoir personnel; qu'en pareille circonstance, un contrat à la grosse ne sauroit, par sa spécialité, être présumé ni supposé; qu'il seroit étrange de vouloir considérer comme perdues les marchandises vendues avant la perte du navire, tandis qu'elles auroient pu être sauvées dans la circonstance même du naufrage; qu'enfin le propriétaire de ces marchandises vendues, si elles ne lui étoient pas payées par le capitaine, se trouveroit dépouillé sans pouvoir exercer aucun recours contre ses assureurs, qui ne seroient pas tenus au remboursement, puisqu'il n'y auroit pas eu d'objet de risque à bord lors du naufrage.

Ces réflexions ont conduit à la disposition exprimée au second paragraphe de l'article 109.

En substituant dans les articles 117, 118 et 119, un dépôt en mains tierces, et le privilége du capitaine pour son fret sur les marchandises déposées, à la faculté d'arrêter et de saisir ces mêmes marchandises, que lui donnoit l'ordonnance, on a

adopté une mesure qui paroît mieux assortie aux formes conciliatrices du commerce.

Cette mesure conserve les intérêts du capitaine qui a le droit d'être payé de son fret, avant de livrer irrévocablement son gage ; en même temps qu'elle pourvoit aussi à la sûreté du consignataire, qui, avant de payer le fret, a le droit à son tour de reconnoître l'état des marchandises qui doivent lui être délivrées.

Les contrats à la grosse aventure et les assurances forment le sujet des titres 9 et 10.

Ces contrats se ressemblent sous bien des rapports.

Dans l'un, dit un écrivain éclairé, *le donneur est chargé des risques maritimes, et dans l'autre, c'est l'assureur.*

Dans l'un, le change nautrique est le prix du péril, et dans l'autre, la prime est le prix des risques maritimes.

Le taux de cette charge ou de cette prime est plus ou moins haut, suivant la durée et la nature des risques.

Cette analogie influe sur leur essence. Ils sont régis dans leurs effets par les mêmes principes : ils ne sauroient être ni l'un ni l'autre des moyens d'acquérir : ils ont pour base un risque réel : ils n'ont pour but que de relever le preneur de la restitution de la somme empruntée, et d'indemniser l'assuré d'une perte intrinséque et réelle, en cas d'accident malheureux : ils contribuent par-là, quoique dans une proportion bien différente, à la prospérité du commerce maritime.

C'est en suivant ces principes qu'on appréciera la loi. Ici encore, l'ordonnance de 1681 a éclairé les législateurs pour des cas extrêmement rares ; il

a cependant paru nécessaire d'en suppléer ou d'en changer les dispositions.

L'article 312 règle les formalités auxquelles les contrats à la grosse doivent être assujettis tant en France qu'à l'étranger : il est important de suppléer ici à l'ordonnance.

Un contrat à la grosse emportant privilége, l'existence et l'époque de ce contrat doivent être constatées d'une manière à ne pas exposer les créanciers ordinaires à devenir les victimes d'une supposition collusoire ; l'enregistrement au greffe du tribunal de commerce, en France, et l'intervention du magistrat, à l'étranger, ont paru remplir un objet si juste et si salutaire.

C'est encore un supplément à l'ordonnance, que l'article 313 qui rend tout acte de prêt à la grosse, négociable par la voie de l'endossement. L'usage avoit prévenu la disposition de la loi ; l'intérêt du commerce demandoit que cet usage fût adopté ; c'étoit le vœu des auteurs les plus éclairés.

Mais il faut, à cet effet, que le billet à la grosse soit *à ordre ;* sans cela, l'acquéreur ne seroit qu'un simple cessionnaire ; il seroit passible de toutes les exceptions que l'on pourroit opposer à son cédant.

Ici une question assez importante s'est élevée. L'endossement produit une action en garantie. L'endosseur, qui cautionne le billet à la grosse, répondra-t-il du profit maritime ? Son obligation est indéfinie : le profit maritime ne forme que l'accessoire de la somme prêtée ; la garantie doit porter sur l'une et sur l'autre.

Le législateur n'a point partagé cet avis.

Ce n'est pas que l'on puisse contester que l'endossement constitue un cautionnement, et qu'il donne lieu à une action en garantie ; mais il s'agit de voir

jusqu'à quel point cette garantie doit s'étendre; elle doit avoir pour limite la somme que l'on reçoit. Le prêteur à la grosse a endossé son billet; c'est-à-dire, il en fait le transport pour une somme égale à celle qu'il a donnée lui-même, et qui se trouve exprimée par le texte du billet. Il est juste, il est dans l'ordre et dans la nature des choses, qu'il cautionne jusqu'à cette somme; mais pourquoi cautionneroit-il pour une somme plus forte? Quel dédommagement recevroit-il pour cette nouvelle garantie? Garant pour la somme qu'il reçoit, il le seroit encore, sans motif, de 25 ou 30 pour 100 de profit maritime, qu'il ne reçoit pas; et l'équité et la justice semblent repousser cette idée.

Tout en adoptant cette opinion, on a pensé qu'il étoit convenable de laisser aux parties la liberté d'une convention contraire; car il est bien à croire que l'endosseur, en courant un risque plus étendu, ne manqueroit pas de stipuler en sa faveur une indemnité proportionnée à l'extension conventionnelle de sa garantie.

L'article 3 de l'ordonnance défendoit de *prendre deniers à la grosse sur le corps et quille du navire, ou sur les marchandises de son chargement au-delà de leur valeur, à peine d'être contraint en cas de fraude, au montant des sommes entières, nonobstant la perte ou prise du vaisseau.*

La rédaction de cet article paroissoit incomplète, parce qu'il n'y avoit pas de raison pour que l'on n'appliquât pas la disposition relative à la perte ou prise du vaisseau au cas de la perte ou prise des marchandises. Elle paroissoit équivoque, parce qu'on ne savoit, que d'après l'opinion des commentateurs, *si les sommes entières* comprenoient ou ne comprenoient pas *les profits maritimes.* Elle n'étoit pas assez dans les intérêts du prêteur, parce que,

en cas de fraude, on auroit pu penser qu'elle prononçoit toujours la nullité du contrat.

Ces considérations ont amené à une rédaction qu'on a cru plus exacte. L'article 316 de la loi porte la nullité du contrat, *quel que soit l'objet* sur lequel le prêt est affecté; mais cette nullité ne doit être déclarée que sur *la demande* du prêteur.

L'expression générique des objets sur lesquels le prêt est affecté, comprend, suivant la différence des cas, la totalité, ou la partie du navire ou des marchandises. Le contrat étant déclaré nul, n'a pu produire aucun effet, ni par conséquent aucun profit maritime. L'option accordée au prêteur n'est qu'une suite naturelle des principes que l'on doit appliquer à cette espèce, et une nouvelle garantie de ses véritables intérêts. En effet, il s'agit de fraude. Ce n'est pas celui-là même qui est en fraude qui pourroit l'alléguer; ce seroit le prêteur, à la charge de la prouver. Et si le prêteur préfère de ne point intenter cette action, dont l'instruction pourroit être difficile et le résultat incertain, comment lui en contester la faculté? ce seroit dans la supposition contraire, le condamner, sans exception, aux chances d'un procès qui pourroit tourner à son préjudice; il se trouveroit quelquefois compromis ou ruiné par la faveur apparente de la loi.

Il est bien vrai que le prêteur ne réclamant pas la nullité d'un contrat fait en fraude, pourroit, dans le cas de l'arrivée du navire ou des marchandises, exiger la somme prêtée et le profit maritime, quoiqu'il n'eût point couru un risque proportionné; mais cette faveur lui est due d'un côté, d'après ce que nous venons de dire; et cette punition est due, de l'autre, à l'emprunteur qui est en fraude. Celui-ci gagne même à cette espèce de transaction: il rachète, par ce paiement, la honte d'un procès, et le risque d'une condamnation criminelle.

Le développement qu'on vient de donner à l'article 316, porte à justifier les dispositions de l'article 318, qui rétablit la peine de nullité, sans aucun égard à la demande du prêteur, toutes les fois que le prêt est affecté sur quelqu'un des objets prohibés par la loi.

La différence des deux cas est sensible : l'emprunteur est le seul coupable dans les cas de l'article 316. Ici le prêteur est son complice ; car ils connoissent l'un et l'autre la disposition prohibitive de la loi.

Le prêteur, à la vérité, est le seul puni dans ce cas ; car il ne reçoit aucun intérêt de la somme prêtée, et l'emprunteur en a joui, en attendant : mais aussi le plus sûr moyen de prévenir les prêts prohibés, est précisément de punir les prêteurs. On ne trouvera point à emprunter toutes les fois qu'il n'y aura qu'à perdre en prêtant.

L'art. 319 généralise la défense que l'ordonnance avoit rendue partielle, de prêter à la grosse sur les loyers des gens de mer. A cet égard *on conçoit*, disoient les commentateurs de l'ordonnance, *de quelle dangereuse influence il seroit de permettre aux matelots d'emprunter sur leurs loyers, puisque le gain de leur loyer les attache autant que la crainte de la mort à la conservation du navire.* Et d'abord, n'y auroit-il pas peut-être de l'inconséquence à affoiblir ce motif, en diminuant presque de la moitié, comme le permettoit l'ordonnance, l'intérêt du matelot à la conservation du navire ?

Mais il faut consulter l'expérience; il faut remonter à des principes.

Les contrats à la grosse sont sans doute nécessaires ; mais, en général, ils sont onéreux. Le profit maritime que l'on y stipule est au-dessus, non seulement de tout intérêt ordinaire, mais de toute prime d'assurance ; et quoique cet intérêt puisse être juste, il n'en écrase pas moins le preneur, toutes les fois que

celui-ci n'a pas en vue une spéculation assez lucrative et assez grande pour lui faire espérer un bénéfice extraordinaire. Or, il faut avouer qu'un simple matelot ne se trouve guère dans ce cas : et quand même ce cas se présenteroit en effet, quelle somme le matelot pourroit-il tirer d'un emprunt à la grosse, qui n'auroit pour base que quelque chose de moins que la moitié de ses minces loyers? il essuyeroit tous les inconvéniens d'un prêt onéreux, sans pouvoir jamais espérer d'en atteindre les avantages.

Mais il y a plus : l'article 4 de l'ordonnance défend les emprunts à la grosse, *sur le fret à faire;* et en consultant l'esprit général de ce bel ouvrage, nous voyons que ses rédacteurs ont exigé partout un risque réellement existant pour base d'un contrat à la grosse ou d'une assurance. De-là, la réduction des contrats, ou même leur annullation en cas de fraude, toutes les fois que le risque est évalué au-dessus de sa réalité. De-là, la défense de prêter sur des profits espérés. De-là l'obligation imposée à l'emprunteur et à l'assuré de prouver l'existence d'un risque proportionné à l'emprunt ou à l'assurance. Il s'ensuit que tout prêt ou toute assurance qui n'auroit point pour objet un risque véritable, ne seroit dans le fond qu'une gageure. L'assureur et le prêteur parieroient que le bâtiment arriveroit à bon port : l'assuré et le preneur parieroient le contraire. Par ce systême, tout se trouveroit renversé. Au lieu d'intéresser tout le monde à la navigation heureuse d'un navire, on établiroit des intérêts contradictoires. L'assuré auroit tout à gagner à la perte du navire : en payant une foible prime, il exigeroit le montant de l'assurance : le preneur à la grosse n'auroit, en cas de perte, pas même de prime à payer. Il est facile de sentir les inconvéniens d'un pareil systême; et si l'on citoit en sa faveur quelques exemples, on n'hésiteroit pas

à répondre que ce ne sera pas certainement en France, et dans une matière de tant d'importance, que la législation naturalisera la fureur du jeu et l'immoralité des paris.

Il n'y a qu'à faire l'application de ces principes à l'objet dont il s'agit. Le loyer du matelot dépend de l'arrivée du navire, de la durée du service : il n'est par conséquent qu'espéré ; il n'existe pas, il n'a pas existé, il ne constitue pas un véritable risque au moment du contrat ; il est même impossible de prévoir jusqu'à quel point il existera dans la suite.

Nulle différence dans ce cas entre le *fret à faire* par le navire, et le loyer à gagner par le matelot ; et si l'ordonnance prescrivoit elle-même que *le fret à faire* ne pourroit fournir le sujet d'un emprunt à la grosse, comment se refuser à la déduction exacte d'un principe reconnu, quand il s'agit de l'appliquer, à bien plus forte raison, aux loyers des gens dont l'intérêt ne sauroit être trop lié à la conservation du navire ?

Une observation importante se présente encore sur l'article 331 de la loi, et le dernier du titre qui concerne les contrats à la grosse.

S'il y a contrat à la grosse et assurance sur le même navire ou sur le même chargement, l'article 331 établit une concurrence entre le donneur à la grosse et l'assureur sur le produit des effets sauvés du naufrage : il accorde même quelque avantage à ce dernier ; pendant que l'ordonnance accordoit au contraire un privilége au donneur à la grosse.

Il est à observer que le contrat à la grosse étoit, à l'époque de l'ordonnance, bien plus répandu et plus utile qu'il ne l'est de nos jours. Le système des assurances s'étant amélioré depuis cette époque, les rapports ont entièrement changé. Il seroit actuellement impossible qu'un grand commerce subsistât

sans assurances, et il seroit impossible qu'il subsistât long-temps avec les contrats à la grosse. La raison de la préférence accordée à cette dernière espèce de contrat a donc cessé, et il a fallu rentrer, par une route presque opposée, dans ce même système d'équité que l'ordonnance avoit établi sous des rapports différens.

Arrivés au contrat d'assurance, il faut examiner ce contrat, noble produit du génie, et premier garant du commerce maritime.

Les chances de la navigation entravoient ce commerce. Le systême des assurances a paru; il a consulté les saisons; il a porté ses regards sur la mer; il a interrogé ce terrible élément; il en a jugé l'inconstance; il en a pressenti les orages; il a épié la politique, il a reconnu les ports et les côtes des deux mondes; il a tout soumis à des calculs savans, à des théories approximatives; et il a dit au commerçant habile, au navigateur intrépide: certes, il y a des désastres sur lesquels l'humanité ne peut que gémir; mais quant à votre fortune, allez, franchissez les mers, déployez votre activité et votre industrie: je me charge de vos risques. Alors, s'il est permis de le dire, les quatre parties du monde se sont rapprochées.

Tel est le contrat d'assurance. En traçant les dispositions qui le concernent, le législateur s'est renfermé dans le beau système de l'ordonnance; elle forme presque sous ce rapport le droit commun des nations.

Peu de modifications ont paru nécessaires; voici les plus importantes.

On a exigé, dans l'article 332, l'indication du jour où le contrat d'assurance est souscrit; on a même voulu qu'il y fût énoncé si la souscription a lieu *avant* ou *après midi:* ces dispositions sont nouvelles, elles n'en sont pas moins nécessaires.

Il est généralement senti combien il est utile de dater le contrat. Les assurances, qui, en couvrant tout le risque, se trouvent antérieures à d'autres, qu'on auroit faites sur le même risque dans la suite, annullent ces dernières. L'époque du contrat, le point fixe, l'heure même de cette époque seroient d'ailleurs nécessaires à établir pour régler les cas où il pourroit y avoir présomption de la nouvelle de l'arrivée ou de la perte du navire au temps de l'assurance, et, en général, pour régler les droits de tous les créanciers qui pourroient avoir intérêt dans le bâtiment ou dans l'objet assuré.

Il faut convenir que ce raisonnement conduisoit à imposer le devoir de l'indication de l'heure précise où le contrat seroit souscrit. Mais ici, la stricte sévérité des principes a dû s'accommoder aux formes larges et faciles du commerce. On ne sauroit, dans la pratique, exiger sans beaucoup d'inconvéniens une précision plus grande que celle qu'on a demandée.

On dit, à l'article 334, que toutes les *valeurs estimables à prix d'argent* et sujettes aux risques de la navigation, peuvent former un sujet d'assurance.

Cette rédaction a paru répondre avec une plus grande exactitude à l'esprit des articles 9 et 10 de l'ordonnance, qui permettent d'assurer la liberté des hommes, et qui défendent de faire des assurances sur leur vie. La liberté est estimable à prix d'argent; la vie de l'homme ne l'est pas. Cependant il y a une exception à ce second principe; la vie des esclaves de la Guinée est estimable à prix d'argent, quoique ce soient des hommes; car l'application qu'on leur a faite de la jurisprudence romaine, n'est pas allée jusqu'à leur refuser cette qualité. L'ordonnance, en défendant en général l'assurance sur la vie des hommes, paroissoit, ou supposer que les nègres ne l'étoient pas, ou prescrire l'assurance

sur leur vie. La rédaction du projet écarte toute équivoque.

L'article 348 est remarquable : *toute réticence*, y est-il dit, *toute fausse déclaration de la part de l'assuré, toute différence entre le contrat d'assurance et le connoissement, qui diminueroient l'opinion du risque, ou en changeroient le sujet, annulle l'assurance.*

L'assurance est nulle, même dans le cas où la réticence, la fausse déclaration ou la différence n'auroient pas influé sur le dommage ou la perte de l'objet assuré.

Quoique cet article soit nouveau, il est moins une addition à l'ordonnance qu'un sommaire des principes qu'elle avoit consacrés. L'expérience a prouvé cependant que cet article, par la disposition surtout de son second paragraphe, pouvoit prévenir des discussions spécieuses, qui ont quelquefois retenti dans les tribunaux de commerce.

L'assureur a le droit de connoître toute l'étendue du risque, dont on lui propose de se charger : lui dissimuler quelques circonstances qui pourroient changer le sujet de ce risque, ou en diminuer l'opinion, ce seroit lui faire supporter des chances dont il n'auroit peut-être pas voulu se charger, ou dont il ne se seroit chargé qu'à des conditions différentes ; ce seroit le tromper.

Dès-lors le consentement réciproque, qui seul peut animer un contrat, viendroit à manquer. Le consentement de l'assuré se porteroit sur un objet, et celui de l'assureur sur un autre : les deux volontés, marchant dans un sens divergent, ne se rencontreroient pas, et il n'y a cependant que la réunion de ces volontés, qui puisse constituer le contrat.

La seconde partie de la disposition découle nécessairement de ces principes.

Le contrat n'ayant pas existé, aucune conséquence, aucun effet n'en ont pu résulter. Dès-lors il est indifférent, à l'égard de l'assureur, que le navire périsse ou ne périsse pas; ou qu'il périsse par une chance, sur laquelle la réticence ou la fausse déclaration n'auroient pas influé : l'assureur seroit toujours autorisé à répondre qu'il a assuré un *tel risque*, et que ce risque n'a pas existé.

Les derniers titres du livre 2 du Code de Commerce traitent des avaries, du jet et de la contribution, des prescriptions, des fins de non-recevoir.

L'ordonnance de 1681 est devenue la législation maritime de l'Europe; elle n'a dû éprouver dans la loi que de légers changemens et quelques additions réclamés par l'expérience. C'est donc en quelque sorte plutôt une nouvelle rédaction de l'ordonnance de 1681, qu'une loi nouvelle.

La loi définit l'avarie en général; elle distingue et classe diverses sortes d'avaries; elle applique à chaque espèce la disposition qui lui est propre; elle pose enfin les exceptions, et établit les fins de non-recevoir.

Cet ordre, indiqué par l'analyse des idées, a paru devoir remplacer avec avantage celui de l'ordonnance, où les articles 1 et 2 sont des définitions, où l'article 3 dispose, où les articles 4, 5 et 6 contiennent des définitions, ce qui rend l'ordre du titre 7 pénible et embarrassant.

Ainsi qu'on l'a dit, quelques changemens et quelques additions ont paru devoir être faits à l'ordonnance.

Cette disposition de l'article 6 : *Les frais de la décharge pour entrer dans un havre ou dans une rivière, sont avaries grosses ou communes;* a paru nécessiter une addition. On a examiné s'il y avoit avarie *grosse* ou *commune* dans tous les cas, et dans celui de la crainte d'un naufrage ou de prise, et

dans celui où le navire, arrivé dans la rade du port de sa destination, ne peut entrer dans un havre, dans un port, dans une rivière, sans décharger, suivant l'usage, des marchandises dans des allèges. On s'est aussi convaincu que l'ordonnance laissoit une incertitude qu'il falloit faire disparoître; et la loi dit que *ces frais* sont avaries communes, seulement quand le navire est contraint à entrer par tempête ou par la poursuite de l'ennemi. La raison en est que, dans ce cas, il s'agit du salut commun du navire et des marchandises qu'il porte; tandis que, dans l'autre, les frais ne regardent que ceux auxquels appartiennent les marchandises chargées dans les allèges.

L'article 8 de l'ordonnance porte: *les lamanages, touages, pilotages, pour entrer dans les havres, ou rivières, ou pour en sortir, sont menues avaries.* La loi a dû dire, *les lamanages, touages et pilotages, etc.*, ne sont point *avaries*, *mais ils sont de simple frais à la charge du navire* (article 406).

Les motifs sont, qu'il est évident, par la nature des choses, qu'il ne s'agit que des frais de navigation qu'on a pu prévoir et calculer à l'avance, et qui, par conséquent, ne sont point des *avaries;* que s'il est question de frais extraordinaires, ils sont prévus au n° 7 de l'art. 400; que s'il s'agit de dépenses extraordinaires, il est plus simple de les faire entrer dans le montant du fret; car c'est là qu'est leur place; au surplus, en disposant ainsi, la loi ne fait que confirmer ce qui s'est établi par l'usage; et en effet, jamais on ne dresse des comptes d'avaries pour de pareils articles; mais par le connoissement, on convient d'une somme fixe avec le capitaine.

Passons à l'article 407 de la loi, qui indique par qui le dommage est payé en cas d'abordage. L'ordonnance avoit statué sur deux cas (art. 10 et 11): l'un quand l'abordage a été fait par la faute de

l'un des capitaines ; l'autre, quand il y a doute sur les causes de l'abordage. Il en est un troisième, quand l'abordage est un effet du hasard qu'on ne peut imputer ni à l'intention, ni à la maladresse, ni à la négligence de personne ; alors c'est un événement dont quelqu'un peut souffrir, mais dont nul ne doit répondre. La loi ajoute en conséquence aux dispositions de l'ordonnance : en cas d'abordage de navires, si l'événement a été purement fortuit, le dommage est supporté, sans répétition, par celui des navires qui l'a éprouvé.

Après avoir défini l'avarie en général, après avoir classé les différentes sortes d'avaries, après avoir appliqué à chaque espèce la disposition qui lui est propre, après avoir posé les exceptions, on est arrivé à cette question : une demande pour avarie sera-t-elle toujours recevable ? On a considéré que la demande ne devoit point être admise, quand, pour jouir de son effet, il faudroit dépenser en frais autant ou plus que le dommage qu'on obtiendroit, parce qu'alors il n'y avoit d'intérêt pour personne, soit à demander, soit à défendre. Cependant on n'a établi ce principe que dans le cas où le silence des parties n'auroit pas fait connoître leurs volontés.

Tels sont les motifs qui ont déterminé quelques changemens et additions au titre des avaries de l'ordonnance. La loi n'en présente aucun d'essentiel au titre du jet et de la contribution, et à celui des fins de non-recevoir. A l'égard de celui des prescriptions, on y a distingué l'action en délaissement de celle dérivant d'un contrat à la grosse, ou d'une police d'assurance.

L'action en délaissement est prescrite dans le terme de six mois, à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte, suivant l'article 373, dont on a fait connoître les motifs.

En ce qui concerne l'action dérivant d'un contrat à la grosse et d'une police d'assurance, elle est prescrite après cinq ans, à compter de la date du contrat. Le commerce réclamoit ce changement à l'article 48 de l'ordonnance, dont l'exécution a été accompagnée d'un grand nombre de procès, parce qu'il établissoit une grande diversité de prescriptions.

Mais si des prescriptions doivent être établies contre les négocians qui négligent d'user de leurs droits, il étoit aussi de la justice de dire qu'elles ne pourront avoir lieu quand il y aura eu cédule, obligation, arrêté de compte ou interpellation judiciaire, et c'est ce que veut l'article 434 de la loi.

DES NAVIRES ET AUTRES BATIMENS DE MER.

Les navires, les vaisseaux et autres bâtimens de mer, les barques, chaloupes, etc., destinés au commerce, aux transports de toutes sortes de marchandises par mer de nation à nation, ou d'un pays à un autre, sont meubles, et affectés comme tous autres meubles au paiement des dettes de leurs propriétaires (1).

Priviléges établis par la loi sur tous Bâtimens de mer.

Un navire ou quelques navires composant pour l'ordinaire toute la fortune ou la plus grande partie de la fortune de ceux qui s'adonnent au commerce maritime, et surtout de ceux qui n'ont aucune autre profession que de voiturer par mer toutes les espèces de marchandises dont on fait partout commerce, et leur prix ou valeur actuelle ne pouvant pas toujours suffire à payer toutes les dettes de leurs propriétaires, il a fallu pour motifs de protection indispensable, relative au commerce de transports par mer, que la loi déterminât dans le cas d'insuffisance de cette valeur pour tout payer, quels créanciers le seroient de préférence, et comment se répartiroit ce qui resteroit de cette valeur entre les autres créanciers, les privilégiés une fois payés, tous ne pouvant pas l'être en totalité.

Il a fallu aussi que la loi déterminât dans quel rang tous ceux qu'elle a déclarés privilégiés, c'est-à-dire, comme devant être payés par préférence sur le prix de vente d'un navire ou autre bâtiment de mer, le seroient.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 190. Les navires et autres bâtimens de mer sont meubles. Néanmoins ils sont affectés aux dettes du vendeur, et spécialement à celles que la loi déclare privilégiées.

Sont privilégiées et doivent être payées dans l'ordre où elles sont rangées, les dettes ci-après :

1° Les frais de justice, lorsque le bâtiment a été vendu sur saisie et en justice aux enchères (1).

C'est par le ministère des officiers de justice que la vente s'est faite, ce sont ceux qui ont mis les créanciers à même d'être payés, c'est pour eux tous qu'ils ont été employés, il est juste qu'ils soient les premiers payés.

2° Les droits de pilotage, tonnage, cale, amarrage et bassin ou avant-bassin.

Ces droits sont pour la plupart dus au gouvernement, ou pour services indispensables du navire pour

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 191. Sont privilégiées, et dans l'ordre où elles sont rangées, les dettes ci-après désignées :

1° Les frais de justice et autres, faits pour parvenir à la vente et à la distribution du prix ;

2° Les droits de pilotage, tonnage, cale, amarrage et bassin ou avant-bassin ;

3° Les gages du gardien et frais de garde du bâtiment, depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente ;

4° Le loyer des magasins où se trouvent déposés les agrès et les apparaux ;

5° Les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux, depuis son dernier voyage et son entrée dans le port ;

6° Les gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage ;

7° Les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage, et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet ;

8° Les sommes dues au vendeur, aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le navire n'a point encore fait de voyage ; et les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'œuvre, pour radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ du navire, s'il a déjà navigué ;

9° Les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, pour radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ du navire ;

10° Le montant des primes d'assurances faites sur le corps, quille, agrès, apparaux, et sur armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage ;

11° Les dommages-intérêts dûs aux affréteurs pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage.

Les créanciers compris dans chacun des numéros du présent article, viendront en concurrence, et au marc le franc, en cas d'insuffisance du prix.

sa conservation ou pour son salut, tels que ceux des pilotages, que ceux dus aux pilotes côtiers ou autres commis exprès et exclusivement à tous autres pour la conduite d'un vaisseau le long de certaines côtes, ou dans les rivières tenant à des ports, ou à l'entrée des ports ou havres, difficiles à cause des bas-fonds, bancs de sable ou rochers presqu'à fleur d'eau qu'il faut éviter, et dont ces pilotes ont plus de connoissance et plus d'habitude de les éviter.

Ou tels que ceux d'amarrage, tels que ceux dus aux gens des ports destinés à y ranger les vaisseaux et à les y attacher, et les y retenir convenablement, et de manière qu'ils ne puissent en être emportés par les flux et reflux, ou s'entre-toucher et se briser les uns les autres par tout autre accident.

3° Les gages du gardien et frais de garde du bâtiment, depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente.

Les gages de gardien et frais de garde dont il est ici question, ne sont que ceux relatifs à la saisie d'un vaisseau dont la vente se poursuit en justice.

4° Les loyers des magasins où se trouvent déposés les agrès et les apparaux.

Agrè d'un vaisseau sont les poulies, cordages, voiles, vergues (les pièces de bois auxquelles s'attachent les voiles par haut et par bas, et au moyen desquelles on les déplie ou replie), les étais des mâts pour les empêcher de succomber sous l'effort du vent, et les manœuvres dormantes (fixées) ou courantes (mobiles).

Apparaux, on comprend sous cette dénomination tout ce qui est nécessaire à l'équipement d'un vaisseau.

Agrès et apparaux faisant partie de la vente d'un bâtiment de mer, il est juste que les loyers des magasins qui les contiennent, soient payés par privilége, comme les frais de garde du corps de ce bâtiment.

5° Les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux, depuis son dernier voyage et son entrée dans le port.

Ces frais ne sont faits que pour la plus-value du bâtiment lors de la vente; rien ne doit s'opposer au privilége établi en faveur de ceux auxquels ils seront nécessairement dus.

6° Les gages et les loyers du capitaine et autres gens de l'équipage, employés au dernier voyage.

Ces gages et loyers sont privilégiés, parce que le plus souvent ils font seuls toute la fortune du capitaine et des gens d'équipage, et que s'ils ne l'étoient pas, on se procureroit difficilement et à bien plus haut prix les hommes indispensables pour monter et gouverner les bâtimens de mer.

7° Les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage, et le remboursement des marchandises par lui vendues pour le même objet.

Ainsi qu'on le verra ci-après au chapitre *du capitaine*, celui-ci ne peut emprunter, vendre ou mettre en gage des marchandises qu'en cas de nécessité régulièrement constatée, radoub et achat de victuailles (de provisions pour nourriture de l'équipage).

Les prêteurs ne connoissant d'autre bien au propriétaire du navire, que ce vaisseau, et leur prêt ou les marchandises vendues n'ayant eu pour objet que la conservation de ce navire, il eût été injuste autant qu'impolitique, de ne pas assurer le remboursement des sommes empruntées, ainsi que celui des marchandises vendues pour de semblables besoins.

Cependant il est à observer que ce privilége n'aura lieu que dans le cas où le prêt, ou la vente des marchandises auroit été légalement fait, c'est-à-dire d'après l'observation des formalités prescrites pour sa validité, et non dans le cas où, à défaut d'avoir observé ces formalités, le capitaine en demeure seul responsable.

8° Les sommes dues aux vendeurs, aux fournisseurs et aux ouvriers employés à la construction, si le navire n'a point encore fait de voyage ; et les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'œuvre, radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ du navire, s'il a déjà navigué, s'il a déjà fait voyage.

Les sommes dues pour construction, si le navire n'a pas encore fait de voyage, sont privilégiées, parce que, sans cela, il seroit impossible de trouver des constructeurs, fournisseurs ou ouvriers qui fissent aucun crédit

pour cette sorte de constructions : d'ailleurs, le propriétaire n'en ayant payé qu'une partie, ses créanciers ne peuvent user de leurs droits que sur ce qui lui en appartient.

A l'égard du vendeur d'un navire, qui n'a pas encore fait de voyage, il en est comme du vendeur de tout immeuble, qui est privilégié de droit sur cet immeuble, pour son prix ou partie de son prix non payé.

9° Les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, pour radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ du navire.

Ces sommes sont privilégiées, par la raison que, sans elles, le départ du navire eût été impossible ; et que, d'ailleurs, le prêt qui en a été fait a eu pour objet la conservation du bâtiment pour l'intérêt même des créanciers.

Ceci s'applique également à la seconde partie de l'article 8 qui précède.

10° Le montant des primes d'assurances, faites sur le corps, quille, agrès, apparaux et sur armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage.

La prime d'assurance est ce qui est dû de convention faite entre le propriétaire du navire et celui qui s'est soumis à en payer le prix s'il venoit à se perdre dans le voyage.

Au moyen de cette assurance, quand bien même le navire viendroit à se perdre dans ce dernier voyage, les créanciers du propriétaire du navire auroient recours sur ce prix ainsi assuré. L'assurance représentant pour eux le navire, il est juste que l'assureur soit payé de sa prime, si le navire est perdu, parce qu'il n'a souscrit son engagement qu'à cette condition. Si le navire revient, il est utile au commerce que cette prime soit payée, parce qu'autrement on ne trouveroit pas à faire assurer les bâtimens, attendu qu'alors la perte des navires retomberoit nécessairement et en même temps, toujours sur les assureurs.

11° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs, pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes

par lesdites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage.

Les affréteurs sont ceux qui ont loué un navire, ou qui y ont chargé des marchandises pour être transportées d'un lieu à un autre.

Le défaut de délivrance des marchandises chargées sur un navire, peut provenir de ce que le capitaine les aura vendues ou mises en gage en route pour nécessité du navire, ainsi qu'il a été dit plus haut : dans l'un ou l'autre cas, leur prix ayant servi à conserver le navire, il est de justice qu'ils en soient remboursés.

Le défaut de délivrance peut provenir aussi du fait du capitaine, dans le cas de ce qu'on appelle *baraterie* de patron ; mais le propriétaire du navire étant garant de tous les gens de l'équipage, et son navire étant affecté à toutes ses dettes, c'est à lui à payer, sauf son recours.

Quant aux avaries (quant au gâté ou perte de partie des marchandises) du fait du capitaine ou de l'équipage, il en est de même que pour défaut de délivrance; c'est le propriétaire du navire qui en est le principal garant.

Le défaut de délivrance de marchandises par jet en mer, dans les cas où il est autorisé, n'est supporté, comme on peut le voir au chapitre du *jet en mer*, que pour une portion par le navire ; donc ce n'est que de cette portion que l'affréteur sera payé sur le prix de vente de ce navire.

Privilèges sur Navires, comment sont justifiés ?

Pour cet ordre de paiement à faire sur le prix d'un navire vendu en justice ou autrement, il faut que ce prix soit suffisant pour payer d'abord, et chacun dans son rang, tous les créanciers déclarés privilégiés ; car, s'il est insuffisant, chacun d'eux doit supporter en proportion la perte que la loi a déclarée générale même pour eux.

Dans ce cas, les créanciers non privilégiés perdent tout ce qui leur est dû, et les privilégiés ne sont payés qu'au marc le franc, au sou la livre.

Si le prix du navire est de 40,000 fr., pour en payer 30,000 de dettes privilégiées, chaque créancier ne sera payé que des trois quarts de ce qui lui est dû, les frais de justice d'abord prélevés, si la vente a eu lieu en justice; et ainsi pour tous les cas d'insuffisance à proportion.

Que la vente d'un navire ait eu lieu en justice ou non, les priviléges accordés aux dettes énoncées dans l'article 191 (*voyez* page 162) ne peuvent être exercés qu'autant qu'elles seront pleinement justifiées, et ainsi que le prescrit la loi.

C'est à chaque créancier à veiller à cet égard sur les autres et à s'assurer que cette justification aura été ou non faite (1).

Les frais de justice seront constatés par des états arrêtés par les tribunaux *compétens.*

Par *compétence* des tribunaux, on désigne le droit

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 192. 1° Les frais de justice seront constatés par les états de frais arrêtés par les tribunaux compétens;

2° Les droits de tonnage et autres, par les quittances légales des receveurs;

3° Les dettes désignées par les nos 1, 3, 4 et 5 de l'art. 191 seront constatées par des états arrêtés par le président du tribunal de commerce;

4° Les gages et loyers de l'équipage, par les rôles d'armement et désarmement arrêtés dans les bureaux de l'inscription maritime;

5° Les sommes prêtées et la valeur des marchandises vendues pour les besoins du navire pendant le dernier voyage, par des états arrêtés par le capitaine, appuyés de procès-verbaux signés par le capitaine et les principaux de l'équipage, constatant la nécessité des emprunts;

6° La vente du navire par un acte ayant date certaine; et les fournitures pour l'armement, équipement et victuailles du navire, seront constatées par les mémoires, factures ou états visés par le capitaine et arrêtés par l'armateur, dont un double sera déposé au greffe du tribunal de commerce avant le départ du navire, ou, au plus tard, dans les dix jours après son départ.

7° Les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, armement et équipement, avant le départ du navire, seront constatées par des contrats passés devant notaires ou sous signatures privées, dont les expéditions ou doubles seront déposés au greffe du tribunal de commerce dans les dix jours de leur date.

8° Les primes d'assurances seront constatées par les polices ou par les extraits des livres des courtiers d'assurances.

9° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs seront constatés par les jugemens, ou par les décisions arbitrales qui seront intervenues.

accordé, ou plutôt exprès délégué par la loi, de connoître et de juger *telle* ou *telle* contestation. Celui qui n'a pas le droit de juger une contestation quelconque, est par opposition incompétent (non compétent pour la juger).

La vente des navires en justice, et par conséquent ses suites, lorsqu'elle est faite à l'amiable, sont attribuées aux tribunaux de commerce.

Dans les arrondissemens des tribunaux civils, où il n'existe pas de tribunaux de commerce, ces tribunaux en exercent les fonctions.

Ainsi, si la vente d'un navire est faite en justice, elle ne peut être poursuivie que devant le tribunal de commerce, s'il en existe un dans l'arrondissement du tribunal civil où aura été saisi le navire, et à défaut, devant le tribunal civil de cet arrondissement, exerçant alors les fonctions du tribunal de commerce.

Ce sera à l'un ou à l'autre de ces tribunaux seul à constater l'état des frais faits.

La vente ayant été faite sans poursuite, ce sera également à l'un ou l'autre de ces tribunaux, et exclusivement, le tribunal civil suppléant celui de commerce manquant dans un arrondissement, à vérifier les titres des privilégiés, en cas de contestation.

2° Les droits de tonnages et autres qui se payent au gouvernement, seront justifiés par les quittances légales des receveurs.

Sans ces quittances, point de priviléges pour ces droits.

Il est cependant à observer que ces quittances se trouvant entre les mains du propriétaire du navire, n'opéreront aucun droit de restitution; tout autre les ayant payés *de ses deniers*, jouira de ce privilége.

3° Les gages du gardien et frais de garde du bâtiment, depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente en justice, ainsi que les loyers des magasins où se trouvent les agrès et apparaux, et les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux, depuis son dernier voyage et son entrée dans le port, seront constatés par des états arrêtés par le président du tribunal de commerce.

D'après ce qui précède immédiatement, s'il n'existe pas de tribunal de commerce dans l'arrondissement du tribunal civil où la vente d'un navire auroit été faite, de gré à gré et non en justice, les états de loyers de magasin et de frais d'entretien seront constatés par le tribunal civil exerçant les fonctions de tribunal de commerce, autrement ce sera au tribunal de commerce seul à les constater.

4° Les gages et loyers de l'équipage, par les rôles d'armement et désarmement arrêtés dans les bureaux de l'inscription maritime.

Aucun navire ne peut partir sans avoir fait arrêter, au bureau de l'inscription maritime, le rôle des gens de son équipage, contenant toutes les conventions de l'engagement de chacun d'eux, portant mention des à-comptes qui leur ont été payés à l'instant du départ, et comment le sera ce qui leur en reste dû.

De même, aussitôt l'arrivée de tout navire, soit au lieu de sa destination pour transport de marchandises d'un pays à un autre, ou dans le lieu de son retour, les mêmes rôles portant la mention de ce qui a été payé à chaque homme d'équipage dans le cours du voyage et de ce qui lui reste dû ou de ce qui lui a été avancé au-delà de ses gages, doit être pareillement arrêté dans les bureaux de l'inscription maritime.

Ainsi on ne peut ni ne doit craindre aucune fraude à ce sujet.

5° Les sommes prêtées et la valeur des marchandises vendues pour le besoin du navire, pendant le dernier voyage, sont constatées par des états arrêtés par le capitaine, lesquels doivent être appuyés de procès-verbaux en règle, constatant la nécessité de ces emprunts ou ventes. *Voyez* chapitre *du capitaine*, quant à ces procès-verbaux.

6° La vente du navire sera constatée par un acte ayant date certaine, et les fournitures pour l'armement, équipement et victuailles du navire, le seront dans tous les cas, par les mémoires, factures, ou états visés par le capitaine et arrêtés par l'armateur, dont un double sera déposé au greffe du tribunal de commerce, avant

le départ du navire, ou plus tard dans les dix jours après son départ.

Quant à ce qui assure la certitude du contrat de vente d'un navire fait de gré à gré, il faut recourir au Code Napoléon.

L'acte authentique, celui auquel on doit ajouter foi et dont la date est toujours certaine, est celui qui a été reçu par officiers publics, ayant le droit d'instrumenter dans le lieu où l'acte a été rédigé et avec les solennités requises, et pour lequel les formalités prescrites ont été observées. Art. 1317, Code *Napoléon*.

L'acte qui n'est point authentique par l'*incompétence* ou par incapacité de l'officier qui l'a reçu, vaut comme écriture privée, s'il a été signé des parties. Art. 1318, même Code *Napoléon*.

Les actes sous seing privé (et la vente d'un navire peut être ainsi faite) n'ont de date contre les tiers que du jour où ils ont été enregistrés, du jour de la mort de celui ou de ceux qui les ont souscrits, ou du jour où leur substance est constatée dans des actes dressés par des officiers publics, tels que procès-verbaux de scellés ou d'inventaire. Art. 1328, même Code *Napoléon*.

Ainsi, pour assurer la date d'une vente de navire sous seing privé, et établir le privilége du vendeur pour ce qui lui restera dû du prix de ce navire, il faut que cet acte ait été enregistré, toujours avant la saisie et vente en justice, autrement il pourra être sujet à contestation quant au privilége.

Faute d'enregistrement avant la saisie au moins, le porteur de cet acte pourra être exclu comme privilégié de la distribution, faute de certitude de date; cette date n'ayant été assurée que par un enregistrement trop tardif, et l'acte, lui-même, pouvant en conséquence n'être regardé comme n'ayant aucune force contre les autres privilégiés, dont les titres auroient été régularisés avant cet enregistrement, à moins que celui ou ceux qui l'auront souscrit ne soient morts avant cette saisie, ou bien leur substance constatée par des actes dressés par des officiers publics, tels que procès - verbaux

de scellés ou d'inventaire, et non pas par aucun autre dans lesquels les parties aient pu les y insérer au gré de leur intérêt combiné et d'un accord commun, dans la vue de se préparer des droits éventuels contre qui que ce soit.

Quant aux états de fournitures dont il est ci-dessus question, ceux qui ont intérêt d'en profiter doivent bien faire attention à la disposition de la loi, qui veut que le dépôt de ses états, *visés* par le capitaine et *arrêtés* par l'armateur, aient été déposés au greffe du tribunal de Commerce, avant le départ du navire, ou dans les dix jours au plus tard de son départ.

Pour assurer dans ce cas le privilége résultant de ces fournitures, il faudra donc rapporter le certificat de ce dépôt fait à temps, ou le privilége n'existera pas.

7° Les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, armement et équipement avant le départ du navire, seront constatées par des contrats passés devant notaires ou sous signatures privées, dont les expéditions ou doubles seront déposés au greffe du tribunal de commerce, dans les dix jours de leur date.

A l'égard des actes constatant les prêts, la loi ne dit pas, comme pour les actes de vente, qu'il faudra que la date en soit certaine, parce qu'elle a pris une précaution suffisante pour empêcher toutes les fraudes, en ordonnant le dépôt du contrat en lieu public, dans un délai qu'elle a fixé, à *peine de nullité*; mais tout prêteur qui prétendra privilége sur le prix d'un navire, devra justifier que le dépôt ordonné aura été fait à temps utile, autrement le privilége n'existera pas.

8° Les primes d'assurances seront constatées par les polices ou par les extraits des livres des courtiers d'assurances.

Tout contrat d'assurance peut être rédigé par des notaires ou des courtiers d'assurances; ces contrats rédigés par ces officiers sont authentiques, leur date est certaine.

Mais ils peuvent être aussi rédigés sous signatures privées (*voyez* des Assurances). Dans ce cas, il semble que les dispositions de la loi, quant à la certitude de la date des contrats de vente de navires sous seing privé, doivent

s'appliquer aux primes d'assurances. (*Voyez* page 268.)

9° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs (à ceux qui ont chargé un navire de marchandises à transporter) seront constatés par les jugemens ou par les décisions arbitrales qui seront intervenus.

Donc, à défaut de jugement ou de décision arbitrale, il n'y aura pas lieu à prétendre priviléges pour perte ou avaries de marchandises ; il n'en devra être accordé qu'en représentant un jugement ou une décision arbitrale qui les aura fixés.

Donc aucun affréteur qui aura droit à de tels dommages-intérêts, ne devra jamais négliger d'obtenir jugement ou décision arbitrale contre celui qui devra les lui payer, sinon, en cas de vente du navire de celui-ci, il perdra son privilége sur le prix de ce bâtiment.

Nature et Espèce des Priviléges sur Navire.

Les priviléges sur les navires ne sont pas hypothécaires, comme ceux que l'on peut établir sur les immeubles ; les navires n'en sont pas affectés dans toutes mains, faute de paiement des sommes qui y ont donné lieu.

Ces priviléges sont éteints, c'est-à-dire, n'existent plus du fait de l'ancien propriétaire, aussitôt que la propriété d'un bâtiment de mer est passée dans les mains d'un nouveau propriétaire, par la vente faite en justice, dans les formes légales, ou lorsqu'après une vente volontaire, le navire aura fait un voyage en mer, sous le nom et aux risques de l'acquéreur, et sans opposition de la part des créanciers du vendeur (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 193. Les priviléges des créanciers seront éteints,

Indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations,

Par la vente en justice faite dans les formes établies par le titre suivant ;

Ou lorsqu'après une vente volontaire, le navire aura fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur, et sans opposition de la part des créanciers du vendeur.

194. Un navire est censé avoir fait un voyage en mer,

Ainsi une vente de navire faite en justice, mais sans que les formalités pour cette sorte de vente aient été observées, quelle qu'en soit d'ailleurs la cause, n'éteint pas les priviléges auxquels un navire est spécialement affecté.

L'omission d'une seule de ces formalités continue le privilége; le privilégié peut alors toujours l'exercer et se faire payer par l'acquéreur lui-même, ou faire saisir et vendre en justice ce navire, afin d'exercer son privilége sur son prix de vente légalement fait.

Si la vente a été volontaire, tout privilégié sur navire ne doit jamais négliger de former opposition, à raison de ce privilége, entre les mains de l'acquéreur, dans les trente jours du départ de ce bâtiment, sous le nom et aux risques du nouvel acquéreur.

Cette opposition vaudra comme opposition au paiement de son prix, s'il est encore dû, et le privilégié exercera ses droits à l'ordinaire.

Si ce prix avoit été imprudemment payé, cette opposition conservera son privilége, et tous les droits en résultans indépendamment de la vente.

Le mieux sera de former cette opposition aussitôt la vente si elle est connue.

Si elle ne l'est pas, il ne faudra jamais négliger de la faire dans les délais prescrits et dans le plus court des deux. (*Voyez* page 193.) Il ne s'agira, pour cela, que de recourir au bureau de l'inscription maritime, afin de connoître le nouveau propriétaire du navire parti, dont on soupçonneroit la vente cachée, et où en doit exister la déclaration d'après le rôle d'équipage qui aura dû y être arrêté avant le départ.

Lorsque son départ et son arrivée auront été constatés dans deux ports différens, et trente jours après le départ;

Lorsque, sans être arrivé dans un autre port, il s'est écoulé plus de soixante jours entre le départ et le retour dans le même port, ou lorsque le navire parti pour un voyage de long cours, a été plus de soixante jours en voyage sans réclamation de la part des créanciers du vendeur.

Vente volontaire de navire, comment doit être constatée ?

La vente d'un navire doit être écrite, et peut avoir lieu par acte public ou par acte sous signature privée.

Elle peut être faite pour le navire entier ou pour une portion du navire,

Le navire étant dans le port ou en voyage.

La vente d'un navire en voyage ne préjudicie pas aux créanciers du vendeur (1).

La vente par acte public est celle qui est faite pardevant notaires.

En général, les notaires ne doivent communiquer, sans ordre de justice, aucun des actes qui sont passés devant eux, à personne, qu'à ceux qui les ont souscrits; mais d'après les termes employés par le législateur, il n'en est pas de même des actes de vente du navire : cette vente étant qualifiée d'acte *public*, ils ne peuvent ou plutôt ne doivent en refuser la communication, en leur justifiant toutefois qu'on a intérêt de savoir si elle a été faite, ainsi que les conditions sous lesquelles elle auroit été faite.

Dans toutes les lois, le législateur s'est servi de ces termes d'*actes publics*, pour désigner tous ceux dont les officiers publics ne doivent pas en refuser la communication à tous ceux qui ont intérêt d'être instruits de leur existence, et de les connoître quoiqu'ils n'y aient pas été partie, quoiqu'ils aient été passés hors de leur présence.

Pour tous les actes dont les notaires doivent ordi-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 195. La vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit, et peut avoir lieu par acte public ou par acte sous signatures privées.

Elle peut être faite pour le navire entier, ou pour une portion du navire,

Le navire étant dans le port ou en voyage.

196. La vente volontaire d'un navire en voyage ne préjudicie pas aux créanciers du vendeur.

En conséquence, nonobstant la vente, le navire ou son prix continue d'être le gage desdits créanciers, qui peuvent même, s'ils le jugent convenable, attaquer la vente pour cause de fraude.

nairement refuser la connoissance et la communication à tous autres que ceux qui ont été parties, qui les ont signés, le législateur les désigne toujours par *actes authentiques*.

DE LA SAISIE ET VENTE DES NAVIRES.

Les navires peuvent, comme tous autres meubles, être saisis et vendus en justice.

La saisie d'un navire ne peut être faite que vingt-quatre heures après que le commandement de payer la dette aura été fait (1).

Ces vingt-quatre heures n'expirent pas le jour suivant, mais au plus tôt le surlendemain de celui où le commandement aura été fait.

Aux termes du Code de Procédure, article 1033, le jour de la signification ni celui de l'échéance ne sont jamais comptés pour le délai général fixé pour les ajournemens (pour les assignations), les citations, sommations et *autres actes* faits à personne ou domicile; ce délai doit être augmenté d'un jour à raison de trois myriamètres (six lieues) de distance.

Le Code de Commerce ne dit pas dans quelle forme le commandement pour saisie de navire sera fait, parce que le Code de Procédure a déterminé cette forme pour toute espèce de saisie mobilière.

La saisie d'un navire n'étant qu'une saisie mobilière, le commandement qui doit la précéder, doit, aux termes du même Code de Procédure, art. 583, non seulement être fait au moins un jour avant la saisie, mais encore contenir notification du titre en vertu duquel doit se faire la saisie, s'il n'a déjà été notifié.

Ainsi toutes les fois qu'une saisie de navire ne devra avoir lieu qu'en vertu d'acte exécutoire sans jugement,

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 197. Tous bâtimens de mer peuvent être saisis et vendus par autorité de justice, et le privilége des créanciers sera purgé par les formalités suivantes.

198. Il ne pourra être procédé à la saisie que vingt-quatre heures après le commandement de payer.

tel qu'une obligation passée devant notaires, et expédiée en grosse, il faudra, en même temps qu'on fera commandement de payer, notifier, donner copie de ce titre à celui auquel on fera ce commandement.

Il faudra encore, aux termes de l'art. 584 du même Code, qu'il soit fait élection de domicile jusqu'à la fin de la poursuite (jusqu'à la consommation de la vente du navire), dans la commune où doit se faire la saisie, si le créancier n'y demeure pas;

Et le débiteur pourra valablement faire à ce domicile élu, toute signification, même d'offres réelles et d'appel.

La loi donnant le motif de l'élection de ce domicile, dans le cas qu'elle indique, et le motif étant de justice autant que d'économie pour le débiteur, rien ne peut dispenser de cette formalité; à son défaut, une saisie exécution pourroit être déclarée nulle, ou du moins les frais de significations permises au débiteur, tomber à la charge du créancier.

Commandement tendant à saisie de navire, à qui et où doit-il être fait?

S'il s'agit d'une action générale à exercer contre le propriétaire du navire, c'est-à-dire, s'il s'agit d'une dette ordinaire et non privilégiée sur le navire, le commandement *devra* être fait à la personne du propriétaire ou à son domicile.

Si la créance est du nombre de celles qui sont susceptibles de privilége aux termes de l'art. 191 (*voyez* page 260), le commandement pourra être fait au capitaine du navire (1).

Cette dernière disposition n'est que de faveur à l'égard du créancier; au surplus ce commandement doit être fait dans la même forme qu'au propriétaire lui-même, avec notification du titre, s'il n'a déjà été notifié.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 199. Le commandement devra être fait à la personne du propriétaire ou à son domicile, s'il s'agit d'une action générale à exercer contre lui.

Le commandement pourra être fait au capitaine du navire, si la créance est du nombre de celles qui sont susceptibles de privilége sur le navire, aux termes de l'article 191.

Le procès-verbal de saisie, pour être valable, doit énoncer le *nom*, la *profession* et la *demeure* du créancier, le *titre* en vertu duquel cette saisie est faite, la *somme* dont on poursuit le paiement.

Il doit contenir *élection de domicile* de la part du créancier dans le lieu où siége le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie, et dans le lieu où le navire saisi est amarré (est fixé, arrêté), les *noms* du propriétaire et du capitaine, le *nom* du navire, son *espèce* (par le nombre de ses mâts, à un, deux ou trois mâts), son *tonnage*, (sa capacité et sa force qui ne se désignent l'un et l'autre que par le nombre de tonneaux qu'il peut voiturer, le tonneau étant pour la marine une mesure de pesanteur).

Le procès-verbal doit aussi énoncer et contenir *la description* des chaloupes, canots, agrès, ustensiles, armes, munitions et provisions qui s'y trouvent, ou en font partie, et qui sont en magasin. Il doit contenir établissement d'un gardien à ce navire saisi (1).

Aucune de ces énonciations ou descriptions ne doit être omise dans un procès-verbal de saisie.

Aux termes de l'article 585 du Code de Procédure, applicable à toute saisie mobilière, l'huissier sera assisté de deux témoins français, majeurs (ayant au moins vingt-un ans), non parens ni alliés des parties ou de l'huissier, jusqu'au degré de cousin issu de germain (d'enfans, de fils ou filles de frères ou sœurs) inclusivement, ni leurs domestiques; ce procès-verbal énoncera les *noms*, *professions* et *demeures* des témoins. Ces témoins

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 200. L'huissier énonce dans le procès-verbal,

Les nom, profession et demeure du créancier pour qui il agit;

Le titre en vertu duquel il procède;

La somme dont il poursuit le paiement;

L'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siége le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie, et dans le lieu où le navire saisi est amarré;

Les noms du propriétaire et du capitaine;

Le nom, l'espèce et le tonnage du bâtiment.

Il fait l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès ustensiles, armes, munitions et provisions.

Il établit un gardien.

signeront ce procès-verbal tant en original qu'en copie. Le créancier poursuivant ne peut être présent à la saisie.

Ne pourront, aux termes de l'article 598 du Code de Procédure, être établis gardiens, ni le saisissant, ni son conjoint (mari ou femme), ni ses parens ou alliés, jusqu'au degré de cousin issu de germain inclusivement, ni ses domestiques; mais le saisi et son conjoint (mari ou femme), ses parens, alliés et domestiques, pourront être établis gardiens, de leur consentement et de celui du saisissant.

Selon l'article 599, le procès-verbal sera fait sans déplacer, c'est-à-dire, sans discontinuation; si les agrès et apparaux sont en magasin, leur saisie aura lieu de suite et ne sera pas autrement différée. Le gardien signera l'original et la copie de ce procès-verbal; s'il ne sait signer, il en sera fait mention; copie de ce procès-verbal sera laissée au gardien.

Le Code de Commerce, art. 191 (*voyez* page 260), n'allouant aucun frais de garde pour les agrès et apparaux saisis et étant en magasin, l'huissier ne pourra leur établir un gardien séparé : celui du magasin sera leur gardien naturel et en répondra comme tout dépositaire; il ne s'agira que de faire mention de son nom dans le procès-verbal. L'huissier ne devra en établir aucun autre, qu'en cas de nécessité démontrée et en vertu d'autorisation de justice.

Il peut arriver, lors de la saisie-exécution d'un navire, que l'abord en soit refusé, ou qu'y étant monté, l'huissier éprouve des refus d'ouverture de l'intérieur.

Dans ce cas, cet officier doit, comme dans celui où lors d'une saisie de meubles les portes sont fermées ou l'ouverture des meubles est refusée, aux termes de l'article 587 du Code de Procédure, établir gardien à vue du bâtiment à saisir, et aviser sur-le-champ à tout moyen d'empêcher son départ, tel que le consigner au gardien du port, et se retirer sur-le-champ, sans assignation, devant le juge de paix, ou à son défaut, devant le commissaire de police, et dans les communes où il n'y a pas de commissaire de police, devant le maire, et à son défaut, devant l'adjoint, pour s'en faire assis-

ter, et procéder en sa présence à la saisie et à toutes les opérations accessoires nécessaires.

La saisie faite, la vente du navire saisi ne peut avoir lieu que d'après des formalités prescrites exprès pour cette sorte de vente, à laquelle beaucoup de personnes peuvent être et très-diversement intéressées.

Un navire, quoique déclaré meuble par la loi, est d'une assez grande valeur pour être toute la fortune d'un particulier et quelquefois de toute une famille. Il étoit donc juste que le législateur ne permît, quant aux plus grands du moins, de ne les adjuger qu'après plusieurs publications, et avec autant de solennité que les immeubles dont ils tiennent lieu à presque tous ceux qui s'adonnent au commerce de transport maritime, afin d'en tirer le meilleur prix, et pour l'intérêt du saisi et de ses créanciers.

Préalablement à toute autre formalité, la saisie d'un navire étant faite, il faut qu'elle soit déclarée valable par la justice. Ce n'est que lors que cette validité de saisie a été déclarée, que le propriétaire d'un navire saisi en est dépossédé. Ce n'est que lorsque cette dépossession régulière est effectuée, que le navire déclaré ainsi appartenir à tous les créanciers de ce propriétaire, peut être vendu.

Pour parvenir à faire prononcer cette dépossession, c'est-à-dire, cette validité de saisie, le saisi doit avoir copie de la saisie de son navire, et en même temps être cité au tribunal de l'arrondissement du lieu où se trouve le navire saisi. Ce tribunal est le tribunal civil.

L'article 633 du Code de Commerce porte : *La loi répute actes de commerce* tous achats, ventes et reventes de bâtimens pour la navigation intérieure et extérieure; et tout acte de commerce est de la compétence des tribunaux de commerce.

On pourroit, d'après ce, penser au premier abord que la vente d'un navire saisi devroit être poursuivie devant le tribunal de commerce, mais c'est une erreur qu'il est facile de démontrer.

La disposition de l'article 633 ne s'applique qu'aux

achats ou ventes et reventes volontaires, les bâtimens de mer étant des objets de commerce, des marchandises enfin, toute la suite de pareilles ventes et reventes est naturellement de la compétence des tribunaux de commerce.

Il n'en est pas de même de la vente forcée sur saisie.

La saisie n'est que l'exécution d'un jugement déjà rendu, ou d'une obligation passée devant notaires, expédiée en grosse, et qui en tient lieu; les juges de commerce ne connoissant pas de l'exécution de leurs jugemens, aux termes de l'article 442 du Code de Procédure, ce n'est donc que devant les tribunaux civils que la vente des navires saisis doit se poursuivre.

Le Code de Commerce lui-même fournit la preuve de cette assertion; son article 204 dit positivement que les criées, publications et affiches doivent désigner le *nom de l'avoué* du poursuivant, et le ministère des avoués est interdit par l'article 414 du même Code de Procédure, aux tribunaux de commerce ou aux tribunaux civils faisant fonctions de tribunaux de commerce.

Si le saisi a son domicile dans l'arrondissement, la citation avec copie de saisie doit être donnée à domicile, dans les trois jours à dater de la saisie.

Cette citation a pour objet de faire ordonner que le navire sera vendu.

Si le propriétaire du navire ne demeure pas dans cet arrondissement, la copie de la saisie et la citation seront données à la personne du capitaine du bâtiment, ou en son absence à celui qui représente le propriétaire ou le capitaine dans le lieu où se trouve le navire.

Cette citation se donne au délai ordinaire pour toute citation en matière de commerce; cependant ce délai, si la citation est donnée au capitaine ou autre dans le lieu où se trouve le navire, doit être augmenté d'un jour à raison de deux myriamètres et demi (cinq lieues) de la distance de ce lieu à celui de la demeure du propriétaire.

Si ce propriétaire est étranger et hors de France, ces citation et signification de saisie sont données ainsi

qu'il est prescrit par le Code de Procédure civile, article 69 (1).

Le délai de la citation doit être et est augmenté lorsque la citation est donnée à tout autre qu'au propriétaire, pour donner à ce tiers le temps d'en donner connoissance à ce propriétaire, et le mettre ainsi à même de payer son créancier saisissant, ou de se présenter pour défendre à sa demande, afin de vente forcée de son navire.

Voici ce que prescrit à l'égard des étrangers l'article 69 du Code de Procédure, dont l'observation est commandée à l'égard de tout propriétaire de navire saisi, étranger et hors de France.

Ceux qui sont établis chez l'étranger ou qui habitent le territoire français, doivent être assignés au domicile du procureur impérial, lequel visera l'original et enverra la copie pour les uns, pour les étrangers, au ministre des relations extérieures, et pour les autres, au ministre de la marine.

Ces citations sont envoyées à ces ministres, parce qu'eux seuls ont les moyens de les faire parvenir à ceux qu'elles concernent par la voie des ambassadeurs ou autres agens du gouvernement dans l'étranger ou les continens séparés par l'espace des mers.

Le Code de Commerce ne dit pas à quel délai seront données ces sortes de citations; mais puisqu'il dit qu'elles seront faites au domicile du procureur impérial qui est

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 201. Si le propriétaire du navire saisi demeure dans l'arrondissement du tribunal, le saisissant doit lui faire notifier, dans le délai de trois jours, copie du procès-verbal de saisie, et le faire citer devant le tribunal, pour voir procéder à la vente des choses saisies.

Si le propriétaire n'est point domicilié dans l'arrondissement du tribunal, les significations et citations lui sont données à la personne du capitaine du bâtiment saisi; ou, en son absence, à celui qui représente le propriétaire ou le capitaine; et le délai de trois jours est augmenté d'un jour à raison de deux myriamètres et demi (cinq lieues) de la distance de son domicile.

S'il est étranger et hors de France, les citations et significations sont données ainsi qu'il est prescrit par le Code de Procédure civile, article 69.

un moyen extraordinaire, il faut bien qu'elles ne soient données aussi qu'au délai extraordinaire, déterminé aussi par le Code de Procédure, pour de semblables citations.

Jusqu'à ce que la vente du navire saisi ait été ordonnée par la justice, le propriétaire peut le vendre lui-même pour payer; mais, aussitôt que cette vente aura été ordonnée, il ne le pourra plus. La vente n'en pourra être autrement faite que par adjudication publique et au plus offrant sur publication.

En fait de saisie de navire, la vente ordonnée en justice contradictoirement avec le saisi, ou le jugement à lui signifié, s'il a été rendu par défaut, équivaut, quant à la saisie des immeubles, à la dénonciation de cette dernière saisie faite au saisi, et le Code de Procédure, qui, à ce qu'on croit, peut s'appliquer par analogie ici, déclare, art. 692 et 693, toute vente faite par le saisi depuis cette dénonciation, *nulle*, sans qu'il soit besoin de le faire prononcer, à moins que l'acquéreur ne consigne somme suffisante, pour acquitter en principal, intérêts et frais, les créances inscrites, et quant à la saisie du navire, toutes les créances au moins déclarées privilégiées (*voyez* page 260).

Formalités de vente en justice, des Navires au-dessus de dix Tonneaux.

La vente une fois ordonnée en justice, formalité qui doit préalablement être observée pour toute vente de bâtiment de mer, saisi même pour les plus petits et de la moindre valeur, telles que barques et chaloupes de dix tonneaux de port seulement et au-dessous, elle sera préparée pour les bâtimens dont le tonnage (le port, la force) est au-dessus de dix tonneaux, par des criées et publications faites de huitaine en huitaine à la bourse et dans la principale place publique où le bâtiment est amarré (retenu, attâché), et aussi par des affiches, apposées dans les deux jours qui suivront chaque criée et publication, savoir: 1° au grand mât du bâtiment saisi; 2° à la porte principale du tribunal devant lequel la vente sera poursuivie, et qui devra en

faire l'adjudication à celui qui, après la troisième publication, en aura offert le plus haut prix; 3° dans la place publique ou sur le quai du port où le bâtiment est amarré (retenu, attaché), ainsi qu'à la bourse du commerce; 4° et enfin, au moyen d'avis de la vente inséré dans un des papiers publics imprimés dans le lieu où siége le tribunal devant lequel la vente se poursuit, et s'il n'y en a pas, dans l'un de ceux qui seroient imprimés dans le département (1).

Lorsque la loi dit que les criées seront faites et les affiches apposées à la bourse, ceci signifie seulement que s'il y a bourse dans l'arrondissement d'un tribunal où se poursuivra la vente d'un navire saisi, il faudra que ces formalités y soient observées.

Les criées sont des publications faites exprès à haute voix, par un huissier, dans tous les lieux ci-dessus indiqués.

On donne particulièrement le nom de publication aux annonces faites par le greffier ou un huissier au tribunal même, de la vente à faire, à chaque audience où il doit en être question, et lors de laquelle on reçoit les enchères successives de tous ceux qui se présentent pour acquérir le bâtiment de mer saisi.

Les criées, publications et affiches, pour être régulières, et telles que lors de l'adjudication le saisi ne puisse pas s'y opposer, doivent énoncer ou contenir :

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 202. Si la saisie a pour objet un bâtiment dont le tonnage soit au-dessus de dix tonneaux,

Il sera fait trois criées et publications des objets en vente.

Les criées et publications seront faites consécutivement, de huitaine en huitaine, à la bourse et dans la principale place publique du lieu où le bâtiment est amarré.

L'avis en sera inséré dans un des papiers publics imprimés dans le lieu où siége le tribunal devant lequel la saisie se poursuit; et s'il n'y en a pas, dans l'un de ceux qui seroient imprimés dans le département.

203. Dans les deux jours qui suivent chaque criée et publication, il est apposé des affiches,

Au grand mât du bâtiment saisi,

A la porte principale du tribunal devant lequel on procède,

Dans la place publique, et sur le quai du port où le bâtiment est amarré, ainsi qu'à la bourse du commerce.

1° les noms, profession et demeure du poursuivant (du créancier qui a saisi et obtenu permission de faire vendre le navire); 2° les titres en vertu desquels il agit (à raison desquels il fait vendre, qui l'autorisent à faire vendre); 3° le montant de la somme qui lui est due; 4° l'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siége le tribunal où se poursuit la vente, et dans le lieu où le bâtiment est amarré (retenu, attaché); 5° les noms et domicile du propriétaire du navire saisi; 6° le nom du bâtiment et s'il est armé ou en armement (équipé ou préparé pour départ), et le nom du capitaine; 7° le tonnage du navire (sa force quant à son port); 8° le lieu où il est gisant ou flottant; 9° le nom de l'avoué du poursuivant; 10° la première mise à prix; 11° les jours des audiences auxquelles les enchères seront reçues (1).

Toutes ces criées, publications et affiches, doivent être constatées par des actes écrits et dressés exprès; on justifie de l'insertion de l'avis de ces ventes dans les journaux, en rapportant un exemplaire du journal dans lequel aura été faite cette insertion, signé de l'imprimeur.

C'est ainsi que cela est ordonné pour la saisie immobilière : l'avis qui doit être inséré dans les papiers publics, doit contenir les mêmes énonciations que les affiches.

Pas une des énonciations prescrites et qui doivent se trouver dans les criées, publications, avis et affiches, ne doit y être omise; toutes sont utiles et même essentielles.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 204. Les criées, publications et affiches doivent désigner,
Les nom, profession et demeure du poursuivant;
Les titres en vertu desquels il agit;
Le montant de la somme qui lui est due;
L'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siége le tribunal, et dans le lieu où le bâtiment est amarré;
Les nom et domicile du propriétaire du navire saisi,
Le nom du bâtiment, et, s'il est armé ou en armement, celui du capitaine;
Le tonnage du navire;
Le lieu où il est gisant ou flottant;
Le nom de l'avoué du poursuivant;
La première mise à prix;
Les jours des audiences auxquelles les enchères seront reçues.

Les noms, profession et demeure du poursuivant, doivent y être indiqués ainsi que les titres en vertu desquels le créancier agit et la somme qui lui est due, parce que chacun doit, quant à un fait aussi rigoureux que celui de forcer la vente de ce qui appartient à autrui, justifier de son droit, et ne peut fournir cette justification qu'au moyen de ces énonciations qui se relient les unes aux autres et se prêtent un mutuel soutien.

La loi veut que le poursuivant élise, lors d'une saisie de navire, domicile dans le lieu où siége le tribunal, et dans le lieu où le bâtiment est amarré, pour éviter au saisi de trop grands frais, dans le cas où il croiroit devoir faire quelques significations ou réquisitions à ce poursuivant, et dans le même motif à l'égard des tiers ayant intérêt de se pourvoir vis-à-vis de ce poursuivant, au sujet de cette saisie, pour distraction et réclamation d'objets leur appartenant et compris dans cette saisie ou à raison desquels ils auroient intérêt d'exercer quelqu'autre action relative à cette même saisie, et ainsi accélérer également sa mise à fin, la vente dont elle n'est qu'un préalable.

Les noms et domicile du propriétaire du navire saisi.

La loi veut que les criées, affiches, fassent mention de cette élection de domicile pour justifier que cette formalité a été observée.

Le nom du bâtiment, s'il est armé ou en armement, le nom du capitaine, le tonnage (la force du port) du navire et le lieu où il est gisant ou flottant, doivent se trouver dans les publications, criées et affiches, pour avertir chacun de se tenir sur ses gardes, quant aux opérations de crédit que pourroit encore se permettre le propriétaire de ce navire, qui peut-être n'auroit aucune autre ressource pour y faire face, et pour que tous ceux qui auroient besoin ou envie de se procurer un navire, puissent aller l'examiner, le visiter et se déterminer sur le prix qu'ils croiroient devoir en offrir.

Le nom de l'avoué poursuivant, la première mise à prix, l'indication des jours d'audience auxquelles les enchères seront reçues, doivent aussi s'y trouver, pour que chacun des intéressés à cette vente ou à son résultat, puisse s'adresser à cet avoué pour tous les renseigne-

mens dont on croira avoir besoin, parce que faute de première mise à prix, il pourroit arriver que personne n'y en mît un, et que les frais faits pour parvenir à la vente, ne deviennent ainsi inutiles.

L'indication des jours d'audience auxquelles les enchères seront reçues, doit y être portée, pour éviter à cet égard toute méprise de la part de ceux qui voudroient enchérir, et aussi pour empêcher toute collusion de qui que ce soit, ou autre manœuvre, qu'il seroit possible sans cela de pratiquer pour se faire adjuger à vil prix le bâtiment saisi.

Les enchères doivent être reçues après la première criée, le jour indiqué par l'affiche, et aussi après chaque criée. Après la troisième criée, l'adjudication, la vente définitive sera faite à celui des enchérisseurs qui en donnera le plus haut prix; si cependant le prix n'en avoit pas alors été porté à sa valeur, le juge pourra remettre cette adjudication à un autre jour (1).

L'adjudication peut être remise après la troisième publication, jusqu'à deux fois de huitaine en huitaine; les criées ou affiches seront alors renouvelées.

Lors de chaque publication à l'audience, il doit être dressé procès-verbal des faits qui se seront passés; ce procès-verbal doit contenir mention des diverses enchères déjà faites.

Les affiches en suite de chaque criée, doivent énoncer la plus haute enchère qui y aura été faite, si la première mise à prix a été couverte, c'est-à-dire si quelqu'un a offert du navire à vendre un prix plus fort que celui porté en la première affiche.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 205. Après la première criée, les enchères seront reçues le jour indiqué par l'affiche.

Le juge commis d'office pour la vente continue de recevoir les enchères après chaque criée, de huitaine en huitaine, à jour certain fixé par son ordonnance.

206. Après la troisième criée, l'adjudication est faite au plus offrant et dernier enchérisseur, à l'extinction des feux, sans autre formalité.

Le juge commis d'office peut accorder une ou deux remises, de huitaine chacune.

Elles sont publiées et affichées.

La première mise à prix est toujours censée faite par le saisissant, c'est de sa part une déclaration de prendre pour son compte le navire saisi pour un prix déterminé, supposé que personne n'en donne un plus fort.

On appelle *adjudication* le jugement qui porte qu'un navire à vendre, l'a été à *tel* plus haut enchérisseur, et pour la somme qu'il en a offerte.

Formalité de Vente en justice de barques, chaloupes et autres bâtimens de mer, de dix tonneaux et au-dessous.

Les barques, chaloupes et autres bâtimens de dix tonneaux et au-dessous, ne présentant pas un aussi grand intérêt, et n'étant pas d'un prix aussi considérable que tout autre bâtiment, le législateur a, pour l'intérêt de tous, beaucoup plus restreint les formalités de leur vente, et diminué les frais qu'elle doit occasionner.

Quant à ces petits bâtimens, la vente en aura lieu d'après la saisie et sans autre formalité à l'audience, sur une seule publication après la huitaine franche, à dater de la signification qui aura été faite de cette saisie au propriétaire lui-même, ou à celui qui le représentera, ainsi qu'il a été ci-devant dit (*voyez* page 274), après trois publications sur le quai, pendant trois jours consécutifs, affiches préalablement mises au mât ou autre lieu apparent du bâtiment, et à la porte du tribunal, ce dont il sera dressé procès-verbal, comme pour criées et affiches des bâtimens de plus grandes forces et dimensions (1).

L'adjudication d'un bâtiment de mer le livrant à un nouveau propriétaire, qui en devient le maître ainsi

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 207. Si la saisie porte sur des barques, chaloupes et autres bâtimens du port de dix tonneaux et au-dessous, l'adjudication sera faite à l'audience, après la publication, sur le quai, pendant trois jours consécutifs, avec affiche au mât, ou, à défaut, en autre lieu apparent du bâtiment, et à la porte du tribunal.

Il sera observé un délai de huit jours francs entre la signification de la saisie et la vente.

que l'étoit le précédent, et qui n'est pas obligé de donner sa confiance au capitaine qui le commandoit, les fonctions de celui-ci cessent aussitôt, sauf à lui à se pourvoir en dédommagement de la perte de son emploi contre qui, et ainsi qu'il en aura le droit, d'après les conventions portées en son traité, ou les usages des lieux (1).

Adjudicataire de Navire ou autre Bâtiment de mer, dans lequel délai doit payer ou déposer son prix, sinon le bâtiment revendu; quelles sont les formalités de cette revente ?

Comme affaire relative au commerce, l'exécution de l'adjudication d'un navire ne doit souffrir aucun retard. Aussi la loi veut-elle que tout adjudicataire paye son prix dans le délai de vingt-quatre heures, ou le consigne sans frais au tribunal de commerce, à peine d'y être contraint par corps.

A défaut de paiement ou de consignation, le bâtiment sera remis en vente et adjugé trois jours après une nouvelle publication et affiche unique à la folle enchère de l'adjudicataire, pour le prix le plus haut qui en sera alors offert; l'adjudicataire également contraint par corps pour le paiement du déficit de son prix, des dommages, des intérêts et des frais (2).

Le paiement du prix sera fait au poursuivant, s'il ne survient aucune opposition à sa délivrance dans le

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 208. L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine; sauf à lui à se pourvoir en dédammagement contre qui de droit.

(2) Art. 209. Les adjudicataires des navires de tout tonnage, seront tenus de payer le prix de leur adjudication dans le délai de vingt-quatre heures, ou de le consigner, sans frais, au greffe du tribunal de commerce, à peine d'y être contraints par corps.

A défaut de paiement ou de consignation, le bâtiment sera remis en vente, et adjugé trois jours après une nouvelle publication et affiche unique, à la folle enchère des adjudicataires, qui seront également contraints par corps pour le paiement du déficit, des dommages, des intérêts et des frais.

délai ci-après déterminé, à compter du jour de l'adjudication.

Dans le cas d'opposition, le dépôt au greffe deviendra nécessaire.

Ces dispositions de la loi sont, comme on le voit, facultatives.

C'est au poursuivant la vente à en user ainsi qu'il le jugera convenable ou à propos, pour son intérêt et celui des créanciers.

Cependant le poursuivant, ne faisant aucune poursuite pour le paiement ou la consignation du prix d'une adjudication de navire, l'adjudicataire n'ayant pas payé ou consigné dans le délai prescrit, il y a tout lieu de penser que tout autre créancier privilégié pourra se mettre à sa place.

Un navire une fois adjugé en justice à un nouveau propriétaire, son prix appartient à tous ses créanciers, surtout aux privilégiés; et il est de leur intérêt, comme de celui du poursuivant, qu'il soit réalisé par le paiement ou le dépôt que doit en faire l'adjudicatire, ou tout autrement par l'effet d'autre adjudication sur folle enchère.

Cette opinion est conforme à ce qui se pratique en cas de saisie immobilière et surséance de poursuites de la part du saisissant, il ne s'agit que de régulariser cette subrogation de droit; il en sera question, après qu'on aura développé la marche que doit suivre le poursuivant à défaut de paiement ou de consignation de son prix dans les vingt-quatre heures.

La contrainte par corps faute de dépôt ou de consignation du prix de l'adjudication d'un navire, ainsi que celle pour paiement de déficit de premier prix, d'après adjudication sur folle enchère, est de droit, puisqu'elle est prononcée par la loi elle-même, qui porte textuellement cette contrainte, et qui s'applique, quant à l'exercice qu'on en peut faire à l'expiration du délai déterminé pour le paiement ou consignation, ou qui la fait résulter de l'adjudication sur folle enchère.

Cependant on croit qu'il sera toujours mieux que le jugement d'adjudication prononce l'obligation et par corps, d'en payer ou d'en consigner le prix, et celui

rendu sur folle enchère, la condamnation aussi par corps du déficit fixé.

Le jugement d'adjudication prononçant cette obligation, il ne sera pas nécessaire que le poursuivant le lève pour provoquer la revente sur folle enchère.

Il suffira que ce poursuivant, à défaut de paiement ou de consignation dans les vingt-quatre heures de l'adjudication, fasse faire sommation à l'adjudicataire de payer ou déposer son prix dans le jour.

Faute de satisfaction à cette sommation, le poursuivant présentera requête à fin de revente sur surenchère, dont le jour sera indiqué par jugement du tribunal.

Ce jugement signifié à l'adjudicataire, il sera fait une nouvelle publication de cette revente, et, dans tous les lieux où auront été apposées les premières affiches, il en sera mis une nouvelle, dans la même forme, indiquant que la revente aura lieu sur folle enchère, et énonçant le prix auquel aura été faite la première vente.

Si le poursuivant préfère de poursuivre l'adjudicataire afin de paiement ou dépôt de son prix, il faudra qu'il lève le jugement d'adjudication et le fasse signifier à l'adjudicataire, avec commandement de payer ou de déposer dans les vingt-quatre heures; au surplus, la contrainte par corps sera exercée d'après les formalités prescrites pour tous autres cas où elle est prononcée par jugement.

Le poursuivant la vente ne faisant aucune des diligences ci-dessus pour paiement ou dépôt, et l'un des créanciers privilégiés désirant mettre à fin cette poursuite, devra faire faire sommation à ce poursuivant de déclarer s'il entend ou non consommer sa poursuite, et en même temps que lui créancrier, à faute par lui poursuivant de faire les diligences nécessaires dans le jour, se pourvoira pour être autorisé à prendre sa place.

Le poursuivant n'ayant tenu aucun compte de cette sommation, présentera requête afin de lui être subrogé. Jugement rendu à cette fin, il le fera signifier au poursuivant, et au surplus agira ainsi que ce jugement l'ordonnera pour parvenir à la revente sur folle enchère.

Des Demandes en Distraction de saisie de navire.

Lors de la saisie d'un navire, ainsi que lors de la saisie-exécution de tous autres meubles, il est possible qu'on ait compris des effets n'appartenant pas au propriétaire de ce navire.

Dans ce cas, s'il y a réclamation avant l'adjudication, la demande en distraction des effets qui n'auroient pas dû être saisis, sera formée et notifiée au greffe du tribunal où se poursuivra la vente.

Si la demande en distraction n'a lieu qu'après l'adjudication, elle sera convertie de plein droit en opposition à la délivrance des sommes provenantes de la vente (1).

La demande en distraction pouvant encore être jugée, le poursuivant sera aussitôt cité, et l'un et l'autre n'auront que trois jours pour fournir leurs moyens pour ou contre cette demande (2); le jugement qui interviendra sera exécuté s'il n'en est pas interjeté appel, car on peut appeler de tout jugement; mais en cas d'appel, attendu qu'il y aura eu retard de poursuite, celui qui succombera pourra être condamné en des dommages-intérêts envers l'autre. Cette opinion est de toute justice.

Au cas de jugement sur demande en distraction d'objet saisi, mais qui ne devra pas être vendu, et dont la restitution auroit été ordonnée à son véritable propriétaire, il n'y aura aucune difficulté.

Si, au contraire, la demande en distraction est tardive, et ne peut plus être considérée que comme oppo-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 210. Les demandes en distraction seront formées et notifiées au greffe du tribunal avant l'adjudication.

Si les demandes en distraction ne sont formées qu'après l'adjudication, elles seront converties, de plein droit, en opposition à la délivrance des sommes provenant de la vente.

(2) Art. 211. Le demandeur ou l'opposant aura trois jours pour fournir ses moyens.

Le défendeur aura trois jours pour contredire.

La cause sera portée à l'audience sur une simple citation.

sition à la délivrance des sommes provenantes de la vente, comment doit être entendue cette disposition de la loi ?

Il faut d'abord que le législateur n'ait pas entendu confondre cette espèce d'opposition avec toutes les autres, puisqu'il veut qu'elle soit jugée.

Il n'a voulu que cette opposition soit jugée que parce qu'il n'est pas juste que le propriétaire d'un objet saisi, et qui ne devoit pas l'être faute d'appartenir au saisi, puisse être exposé à perdre sa chose. C'est alors pour lui en faire rendre le prix, et par privilége spécial et unique en sa faveur.

Dès-lors, il faudra que le jugement fixe ce prix, et que l'adjudicataire le paye à cet opposant seul, sans aucune concurrence avec qui que ce soit des autres créanciers du saisi, pas même avec les privilégiés.

Des Oppositions à prix de vente de navires.

Il ne doit être permis à personne de retarder, par caprice ou négligence, la distribution du prix d'un navire vendu en justice; la portion qui en est due à chacun des créanciers du saisi, représente des fonds toujours nécessaires à l'activité du commerce; il a donc fallu que le législateur déterminât précisément un délai fixe, dans lequel tout créancier seroit obligé de former opposition à la délivrance du prix de vente, et c'est aussi ce qu'il a fait en décidant en même temps que tout créancier, qui n'auroit pas formé son opposition dans le délai prescrit, ne seroit pas admis à la former plus tard.

Les oppositions à la délivrance du prix d'un navire vendu en justice, ne seront reçues que dans les trois jours qui suivront son adjudication (1).

La loi dit comment et où seront formées les demandes en distraction d'effets saisis dans un navire, et

(1) *Code de Comm.*

Art. 212. Pendant trois jours après celui de l'adjudication, les oppositions à la délivrance du prix seront reçues; passé ce temps, elles ne seront plus admises.

qui n'appartiendroient pas à son propriétaire, même quand cette demande ne devra être considérée que comme opposition à la délivrance du prix de ces effets; mais elle ne dit pas de même où seront signifiées ces oppositions.

En raisonnant par analogie, on pourroit croire que toutes oppositions pourroient être formées au greffe; et l'on se tromperoit. On estime que ces oppositions doivent être formées entre les mains de l'adjudicataire, autrement cet adjudicataire, les ignorant, pourroit payer son prix, et en être valablement quitte, malgré les oppositions subsistantes au greffe, et quand même elles auroient été faites dans le délai utile.

Si le législateur eût voulu que les oppositions générales à la délivrance du prix d'un navire vendu sur saisie, fussent faites au greffe, il n'auroit pas manqué de pourvoir au moyen nécessaire et indispensable pour que l'adjudicataire en ait connoissance et ne puisse payer son prix au préjudice de ces oppositions.

Peut-être, en se reportant aux dispositions de l'article 213, dont il va être question dans un moment, ne sera-t-il pas inutile de dénoncer en même temps ces oppositions au poursuivant. La loi ne porte pas précisément cette disposition, mais elle résulte implicitement de celles dont se compose cet article 213.

De la Distribution du prix des navires vendus.

Il ne s'agit pas, pour toucher une portion quelconque du prix d'un navire vendu en justice, d'avoir seulement formé opposition à la délivrance de ce prix, il faut encore justifier qu'on avoit le droit de former cette opposition, il faut justifier qu'on est légitime créancier du saisi, et qu'on a droit soit par privilége ou autrement à la distribution de ce prix.

Cette justification devra être faite dans les trois jours qui suivront la sommation faite de la part du poursuivant ou du *tiers saisi* (de l'adjudicataire), à chaque opposant.

Cette justification s'opérera par le dépôt de ses titres au greffe.

Ce délai passé, et le dépôt des titres n'ayant pas été fait, l'opposition formée sera comme non avenue (1).

Au nombre de ces titres, il faut comprendre l'original de l'opposition formée, car sans justification que cette opposition a été formée, et qu'elle l'a été à temps utile, on n'a aucun droit à la distribution du prix du navire saisi et vendu, ainsi qu'il est dit implicitement par l'article qui précède (*voyez* page 291.).

Il peut arriver qu'un créancier du propriétaire d'un navire saisi et vendu n'ait d'autre titre de sa créance que ses livres.

Dans ce cas il devra en donner un extrait certifié, qu'il joindra à son opposition, et que le juge pourra vérifier en cas de contestation.

Puisque le poursuivant, ainsi que l'adjudicataire, pourront, l'un ou l'autre, faire sommation à chaque opposant de produire ses titres de créances, il faudra donc, comme on l'a observé ci-dessus, que toutes les oppositions lui soient dénoncées, autrement il pourroit se faire qu'il se trouvât dans l'impossibilité de faire ces sommations, et que la distribution du prix fût retardée par l'indifférence que pourroit y apporter l'adjudicataire qui auroit déposé.

Faute de cette dénonciation, il n'existera pour le poursuivant qui voudra toucher et faire toucher aux autres ce qui leur sera dû, en cas de négligence de l'adjudicataire, qu'une ressource, ce sera de sommer ce dernier de lui fournir par acte exprès l'état de toutes les oppositions formées dans le temps utile.

La loi dit que chaque opposant sommé de produire ses titres, en fera le dépôt au *greffe ;* mais ayant dit que le dépôt du prix de l'adjudication du navire saisi seroit fait au greffe du tribunal de commerce, quoique la poursuite de vente et l'adjudication aient été faites au

(1) *Code de Comm.*

Art. 213. Les créanciers opposans sont tenus de produire au greffe leurs titres de créance, dans les trois jours qui suivent la sommation qui leur en est faite par le créancier poursuivant ou par le tiers saisi ; faute de quoi il sera procédé à la distribution du prix de la vente, sans qu'ils y soient compris.

tribunal civil, et ne disant pas auquel de ces deux greffes sera fait le dépôt des titres, ne peut-on pas présumer que ce dépôt doit être plutôt fait au greffe du tribunal de commerce, qu'à celui du tribunal civil ?

La raison de cette présomption peut être la même que celle qui a déterminé le dépôt du prix de l'adjudication au greffe; ce dépôt doit être fait au greffe sans frais : la distribution peut et doit, à ce qu'il semble, n'entraîner non plus aucun frais pour l'avantage même du commerce.

Tous les titres de créances étant déposés, il ne s'agit que d'examiner des faits très-simples en eux-mêmes.

Ces faits se réduisent à ceux-ci : *tel* ou *tel* créancier a-t-il formé opposition à temps utile ?

Est-il ou non privilégié ?

Si le créancier a formé opposition à temps, il doit être compris dans l'état de distribution.

S'il est privilégié, il doit être compris au nombre des privilégiés et dans le rang qui est assigné à chacun par l'article 191 (*voyez* page 260).

S'il ne l'est pas, il doit n'être compris que dans la seconde partie de cet état, réservée aux seuls créanciers non privilégiés.

Le prix du navire vendu suffisant pour payer tous les créanciers opposans utilement, il ne peut y avoir aucune difficulté quant à sa distribution.

S'il est insuffisant même pour payer les privilégiés, il ne sera distribué qu'à ceux auxquels il pourra suffire, en observant le rang que leur a assigné cet article 191, jusqu'à celui d'entre eux où ce prix manquera.

Les fonds manquant pour payer tous les créanciers non privilégiés, ceux-ci tous payés, il ne s'agira que de distribuer au marc le franc à chaque créancier non privilégié, ce qui restera.

Aucune de ces opérations n'est au-dessus de la sagacité des juges de commerce, ni hors de leurs attributions : le paiement de chaque créancier peut se faire aussitôt par le greffier du tribunal de commerce, dépositaire des fonds nécessaires; chaque créancier peut aussitôt donner quittance en marge de l'état de répartition, et cet état, signé pour ainsi dire en famille, être aussitôt re-

mis avec les pièces justificatives à l'adjudicataire pour sa décharge, et dont il n'aura qu'à en donner lui-même un reçu au greffier pour la sienne.

S'il survient quelque contestation de préférence entre les créanciers, ces contestations ne seront relatives pour la plupart qu'à des faits de commerce dont le jugement est exclusivement attribué aux juges de commerce.

Si par extraordinaire quelque créancier purement civil se trouve au nombre des opposans, il ne sera jamais qu'au nombre des non privilégiés, dont le sort a été très-clairement déterminé par l'article 191; tout autre tribunal que celui de commerce, ne pourra faire ni mieux ni pire pour lui que ce que prescrit cet article: si le prix d'adjudication suffit pour payer tous les créanciers, il le sera; si ce prix ne suffit pas, et qu'il en reste, les privilégiés payés, il ne sera payé comme tout autre qu'au marc le franc.

Si au contraire la distribution du prix d'un navire saisi est faite au tribunal civil, faute de disposition de la loi, ce tribunal adoptera celle de l'ordre sur vente d'immeuble; il en résultera nécessairement des longueurs préjudiciables au commerce, des frais et des démarches dispendieuses, qu'on ne ménage jamais et qu'on n'est pas toujours maître de ménager quand on le voudroit.

L'opinion émise est celle qui paroît la plus conforme à l'intérêt qu'il n'est pas douteux que le législateur porte en général au commerce. Cependant on ne se dissimule pas qu'elle peut donner matière au conflit entre les tribunaux civils et ceux de commerce, jusqu'à ce qu'il ait été décidé par l'autorité supérieure, à quel greffe le dépôt des titres dont il s'agit doit être fait.

Car cette question une fois décidée, toutes celles relatives à la distribution le seront.

Pour le bien du commerce, il est à souhaiter qu'elle le soit le plus tôt possible.

Saisie de Navire quand ne peut être faite ?

Quelque droit qu'un créancier ait de se faire payer de ce qui lui est dû par un propriétaire de navire, et de

faire saisir son navire à défaut de paiement, il est des circonstances où l'exercice de ce droit feroit trop de mal et à beaucoup de négocians ensemble, s'il étoit permis pour toutes dettes, en tous temps, et dans quelque situation que se trouve le propriétaire d'un navire.

Par exemple, des négocians ou un seul ont affrété (loué) un navire pour aller chercher au loin des marchandises dont on a besoin, ou pour en faire transporter où ils espèrent les vendre avantageusement.

Le vaisseau est prêt à partir, le capitaine est muni de toutes ses expéditions, de tous les ordres et papiers qui lui sont nécessaires pour naviguer en sûreté sous la protection du pavillon de sa nation : dans ce cas il ne peut être procédé à la saisie de son navire, sinon pour les dettes contractées pour le voyage à faire.

Dans ce cas même, si le propriétaire ou le capitaine donne caution solvable, elle doit être reçue, et la saisie n'en peut être faite ou du moins le voyage n'en peut être retardé (1).

Alors l'intérêt général l'emporte sur l'intérêt particulier, la faveur due au commerce prévaut contre tout exercice d'une action privée, et cette faveur est elle-même une justice en ce qu'elle fait du bien à plusieurs et ne fait que suspendre l'effet de celle acquise à un seul.

DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES.

Les propriétaires des navires ne sont, en général, que des voituriers par mer; sous ce point de vue ils sont, en temps de paix, responsables des marchandises qu'ils laissent charger sur leurs vaisseaux, ainsi que

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 215. Le bâtiment prêt à faire voile n'est pas saisissable, si ce n'est à raison de dettes contractées pour le voyage qu'il va faire; et même, dans ce dernier cas, le cautionnement de ces dettes empêche la saisie.

Le bâtiment est censé prêt à faire voile lorsque le capitaine est muni de ses expéditions pour son voyage.

tous autres voituriers. Ils sont aussi responsables, à l'égard des chargeurs, de tous ceux qu'ils emploient pour la conduite de leurs bâtimens.

Leur responsabilité personnelle ne cesse que par l'abandon qu'ils peuvent faire du navire et du fret (du prix du loyer du navire) (1).

En temps de guerre les bâtimens étant armés, et le choix des gens de guerre qui les montent pour leur défense, ne dépendant pas toujours des propriétaires de ces navires, il est d'usage que ces gens de guerre et l'équipage même, soient cautionnés quant aux délits et déprédations qu'ils peuvent se permettre, autrement il est très-difficile de trouver des chargeurs, et aux chargeurs de trouver des assureurs.

Ce cautionnement existant, les propriétaires de navire ne sont responsables de ces délits ou déprédations, que jusqu'à concurrence de la somme à laquelle il a été porté. Cette somme peut être égale au prix d'achat sur le lieu d'où partent les marchandises. Il résulte des conventions des parties (2).

Ce cautionnement, qui n'est qu'une obligation éventuelle, peut être comme tout autre passé devant notaire ou sous seing privé. Mais s'il est sous seing privé, pour avoir une date certaine et opérer un privilége aux termes de l'article 191, paragraphe 11 (*voyez* page 260), on croit qu'il faut qu'il soit enregistré avant le départ du navire; autrement il pourroit donner lieu à quelque fraude au préjudice des créanciers non privilégiés, ou être contesté par eux.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 216. Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.

La responsabilité cesse par l'abandon du navire et du fret.

(2) Art. 217. Les propriétaires des navires équipés en guerre ne seront toutefois responsables des délits et déprédations commis en mer par les gens de guerre qui sont sur leurs navires, ou par les équipages, que jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle ils auront donné caution, à moins qu'ils n'en soient participans ou complices.

Propriétaire de navire peut congédier le Capitaine.

Le capitaine n'étant qu'un préposé du propriétaire de navire, celui-ci peut le congédier quand il lui plaît, et sans indemnité, à moins qu'il n'y ait entre eux une convention expresse et écrite, contraire (1).

C'est aux capitaines à faire attention à cette disposition de la loi, et à prendre leurs précautions pour n'être pas exposés à ce désagrément.

Capitaine de navire Copropriétaire, congédié, peut renoncer à sa copropriété, et s'en faire rembourser.

Le capitaine d'un navire peut être copropriétaire de ce navire ; s'il est congédié par son copropriétaire ou par ses copropriétaires, l'article de loi ci-dessus lui est applicable, comme à tout autre ; mais alors sa fortune, ou partie de sa fortune se trouvant à la disposition de toutes personnes auxquelles il n'est pas obligé de donner sa confiance, il peut renoncer à sa copropriété et exiger le remboursement du capital qui est sa valeur. Ce capital se détermine par des experts convenus ou nommés d'office (2).

Lorsque le capitaine congédié, copropriétaire du navire, prend le parti de renoncer à sa copropriété, il doit signifier cette renonciation à son copropriétaire ou à chacun de ses copropriétaires, avec déclaration qu'il nomme pour son expert afin d'estimer cette propriété, *tel...*, et sommation à son copropriétaire ou à chacun de ses copropriétaires, de nommer, dans un délai déterminé, pour lui ou pour eux tous, un expert,

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 218. Le propriétaire peut congédier le capitaine.
Il n'y a pas lieu à indemnité, s'il n'y a convention par écrit.

(2) Art. 219. Si le capitaine congédié est propriétaire du navire, il peut renoncer à la propriété et exiger le remboursement du capital qui la représente.

Le montant de ce capital est déterminé par des experts convenus, ou nommés d'office.

pour, dans leur intérêt, coopérer avec le sien à la même estimation.

Le copropriétaire ou les copropriétaires du capitaine de navire n'ayant pas nommé de leur part un expert dans le délai déterminé, le capitaine se pourvoira, par requête, au tribunal de commerce, ou à défaut de tribunal de commerce dans l'arrondissement où se trouve leur navire, au tribunal faisant pour ce fonctions de tribunal de commerce, pour en faire nommer un d'office.

Il paroît que le législateur, en adoptant cette forme pour faire déterminer la valeur de la copropriété du capitaine congédié, a eu pour but de borner à cette expertise tous les frais à faire pour cet objet.

C'est-à-dire que son intention a été que la décision des arbitres fût regardée comme jugement dont l'exécution devra être ordonnée par le tribunal de commerce ou le tribunal civil en faisant les fonctions, ainsi que doit l'être toute décision arbitrale rendue sur contestations entre associés.

En effet, cette estimation ne pouvant être considérée que sous ce point de vue, ne peut et ne doit avoir d'autre but.

A cet égard, comme au sujet de contestation d'entre associés, on croit devoir observer qu'il sera toujours plus utile à tous ceux que cette estimation intéressera, de nommer à l'amiable trois experts, que de n'en nommer qu'un de chaque côté ; ou bien en nommant de chaque côté un expert, de leur donner le pouvoir d'en nommer eux-mêmes un troisième, pour les départager, en cas d'opinions différentes entre eux sur l'estimation dont il s'agit.

Par une conséquence naturelle de cette observation, le capitaine copropriétaire de navire, congédié, ayant déclaré qu'il renonçoit à sa copropriété, nommé un expert pour en fixer le capital, sommé son copropriétaire d'en nommer un de sa part, et celui-ci n'ayant pas satisfait à cette sommation, devra, en présentant requête au tribunal pour faire nommer d'office un expert pour le refusant, en même temps demander que le tribunal

nomme un sur-arbitre pour les départager en cas d'estimation différente.

Au surplus, on pense que le capitaine copropriétaire congédié pourra, s'il le veut, ne quitter la place qu'après qu'il aura été remboursé.

On ne croit pas se tromper : c'est ici le cas d'appliquer par analogie la disposition précise du Code *Napoléon*, art. 1749, que les locataires ne peuvent être expulsés dans le cas où il leur est dû des dommages-intérêts, soit par le bailleur, soit par le nouveau propriétaire, qu'ils n'en aient été payés soit par le bailleur, soit par le nouvel acquéreur.

Le cas où se trouvera alors le capitaine copropriétaire congédié, est bien plus favorable que celui du locataire. La propriété d'un bâtiment de mer est souvent la seule fortune de ceux à qui elle appartient; la portion qui en appartient au capitaine peut être souvent la sienne unique; dans l'un et l'autre cas il ne seroit pas juste que ce capitaine pût, avant d'être payé, voir passer sa seule ressource à la disposition de tout autre, entre les mains duquel elle peut périr par mille accidens auxquels l'inexpérience peut donner lieu.

Intérêt des Propriétaires de Navire se détermine par la majorité.

Lorsqu'un navire appartient à plusieurs, tous les copropriétaires ne sont réellement que des associés; si aucun d'eux n'a, de convention, l'administration de cette société, tous doivent y coopérer, non comme chacun l'entendra, car ce seroit le moyen de tout perdre, mais dans une proportion de pouvoir telle que l'avis de la majorité prédomine toujours sur la minorité.

A l'égard de toute entreprise maritime, la majorité ne peut se constituer individuellement; elle ne peut se constituer qu'en proportion de l'intérêt, c'est-à-dire du capital employé dans l'entreprise, autrement il pourroit arriver que ceux qui auroient mis plus de fonds, soient victimes du caprice, de la duplicité ou de l'inexpérience de ceux qui y en auroient moins.

Alors les plus forts capitalistes s'abstiendroient de s'y

intéresser, et le commerce maritime se réduiroit à trop peu.

Aussi le législateur a-t-il voulu qu'en tout ce qui concerneroit l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité fût suivi, et a-t-il décidé que cette majorité se détermineroit par une portion d'intérêt dans le navire excédant la moitié de sa valeur (1).

Licitation de Navire, quand a lieu? comment y est-il procédé?

S'il s'agit de licitation d'un navire, c'est-à-dire, de sa vente pour en partager le prix, le législateur veut que cette vente n'ait lieu que sur la demande des propriétaires, formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, ou autrement la moitié du capital qu'il représente, à moins qu'il n'existe par écrit une convention contraire (2).

Ainsi, supposé qu'un bâtiment de mer ait coûté 40,000 fr. d'établissement ou d'achat, dont un intéressé aura fourni 15,000 fr., un autre 3,000 fr., un autre 2,000 fr., un autre 4,000 fr., et que le surplus soit divisé entre différens particuliers intéressés pour diverses sommes dont la moindre seroit de 1,000 fr., et qu'il s'agisse de congédier le capitaine, non propriétaire, ou de toute autre affaire dans l'intérêt commun à décider.

Toutes les fois qu'un même avis aura été adopté par un membre quelconque d'intéressé dans le navire, pour un capital de plus de 20,000 fr., il prévaudra contre l'autre ou tous les autres.

La licitation, la vente du navire pour en partager le prix, ne devra être permise que dans le cas où les intéressés pour moitié la demanderoient.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 220. En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi.

La majorité se détermine par une portion d'intérêt dans le navire, excédant la moitié de sa valeur.

(2) La licitation du navire ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires, formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a, par écrit, convention contraire.

Mais une question qu'on peut faire, quant à la licitation d'un navire, et que le Code ne décide pas, est celle-ci : La licitation peut-elle avoir lieu à l'amiable entre les copropriétaires d'un navire seuls, ou être toujours faite aux enchères publiques ?

D'abord on observera que, quand même la licitation d'un navire, sa vente pour en partager le prix, pourroit avoir lieu entre les copropriétaires seuls, elle ne pourroit être ainsi faite, qu'autant qu'au nombre des intéressés il ne se trouveroit aucun mineur, autrement elle ne pourroit avoir lieu qu'en justice et aux enchères publiques.

Tout bâtiment de mer étant assimilé, quant à la licitation, à un immeuble, les principes conservateurs des intérêts des mineurs devoient y être appliqués comme pour immeubles.

Mais on croit qu'aucune licitation de navire ne doit jamais avoir lieu qu'aux enchères publiques, et en voici la raison : elle résulte d'une observation déjà souvent faite, et qui a servi de base à plusieurs dispositions de la loi.

La fortune de beaucoup de particuliers, habitans des villes maritimes, ou des côtes de la mer et des petits ports qui s'y trouvent, ne consiste que dans des portions d'intérêts sur quelque bâtiment.

Si la licitation des navires pouvoit avoir lieu seulement entre les différens copropriétaires, il pourroit arriver que ceux qui auroient de moindres intérêts fussent les dupes des autres.

En prenant pour exemple celui qui a été donné, relativement à la majorité qui doit prévaloir en cas d'intérêt commun à tous les intéressés sur un navire (*voyez* page 300), il est aisé de prouver et d'établir la possibilité du fait qu'on vient d'annoncer.

D'après cet exemple, il est plus que probable, il doit même demeurer pour constant qu'aucun des moins intéressés dans le navire à liciter, et qui ne le seroit que sur la demande des plus forts, n'oseroit sur-enchérir ; dès-lors la collusion deviendroit plus facile entre les autres.

Ils pourroient se faire adjuger, de concert, le navire

à liciter au plus vil prix, et ainsi profiter seuls d'une très-grande partie de la fortune de leurs autres coassociés, en se ménageant vis-à-vis d'eux une apparente, mais seulement imaginaire, perte proportionnée à la leur.

De cette réflexion, contre laquelle on ne voit aucune réplique, on croit pouvoir conclure que toute licitation de navire ne peut être que publique; la concurrence générale ne prêtant, en aucun cas, à la possibilité de rendre une partie des intéressés la dupe de l'autre.

Mais quelles formalités devront être observées pour parvenir à la licitation d'un navire? La loi n'en fait aucune mention, et cependant ce n'est pas une omission qu'elle a commise.

Tout se relie et se rapproche dans le système général de la législation. Essayons de le prouver.

La loi dit, article 220 (*voyez* page 300), que la licitation d'un navire ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires, faisant ensemble la moitié de l'intérêt total de ce navire.

Puisque la demande à fin de licitation doit être faite, et qu'elle ne peut être accordée que dans un cas déterminé, la loi veut que la validité de cette demande soit jugée; elle veut, conséquemment, que ceux qui auroient intérêt de s'opposer à cette licitation, exposent leurs moyens.

Les demandeurs et les défendeurs en licitation n'en n'ont chacun qu'un seul dont ils puissent se prévaloir, mais ni les uns ni les autres ne peuvent s'en prévaloir de leur propre autorité.

Il faudra donc que ceux qui voudront faire liciter un navire, s'adressent à la justice, soit par requête afin de citer ceux qui se refuseroient à la licitation projetée, ou fassent citer ceux-ci à fin de cette licitation.

Si la licitation est contestée, les juges prononceront; si elle ne l'est pas, le jugement pourra comme en toute autre contestation être passé d'accord, ou d'après le silence de ceux qui auroient le droit de s'y opposer, et qui ainsi la consentiroient.

A quels juges s'adressera-t-on? Le Code n'en dit rien non plus.

D'après ce qu'on a établi plus haut, il est clair que la licitation d'un navire ou autre bâtiment de mer, étant un acte forcé, ou au moins un acte qui ne peut être consommé qu'au moyen d'une concurrence publique, il n'y a que le tribunal civil qui puisse en connoître, et devant lequel la vente sur licitation puisse se poursuivre.

Quant aux autres formes à suivre pour y parvenir, elles ne peuvent consister qu'à faire d'abord faire l'estimation du navire pour en établir la première mise à prix. Cette estimation peut être ordonnée, et les experts nommés d'office pour y procéder par le même jugement qui donne permission d'effectuer cette vente.

Au surplus cette estimation faite d'après les formalités d'usage en justice pour toute opération semblable, quel inconvénient y aura-t-il à adopter pour les poursuites, les formalités prescrites pour la vente de navires saisis selon leur tonnage, quant à tout ce qui peut y convenir, même pour le paiement du prix de l'adjudication, et la distribution de ce prix aux intéressés, selon la quotité de leur intérêt particulier, et même pour la contrainte de ce paiement, ou pour la folle enchère à défaut de paiement?

Seulement il sera nécessaire de dresser un cahier des charges d'adjudication, dans lequel on insérera toutes les dispositions de la loi, relatives à la vente de navires saisis, en ce qu'elles peuvent s'appliquer à la licitation, et d'annoncer par les affiches où l'on pourra prendre communication de ce cahier des charges, qui dès-lors formera contrat, ainsi que pour vente d'immeubles entre les vendeurs et l'adjudicataire.

DU CAPITAINE.

Tout capitaine, maître ou patron, s'il est propriétaire de son navire, bâtiment ou barque, ne doit compte à personne de ses fautes dans la conduite de son bâtiment, et est seul responsable des marchandises dont il se charge, et dont il fournit reconnoissance qu'on nomme, en terme de mer, *connoissement*.

N'étant que préposé du propriétaire, il est responsable envers lui de toutes ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions.

Le propriétaire, ainsi qu'on l'a vu dans le chapitre précédent, est vis-à-vis des chargeurs garans du capitaine ou autres préposés à la conduite de son bâtiment; mais aussi le capitaine, maître ou patron préposé de ce propriétaire est garant vis-à-vis de ce dernier: 1° de toutes ses fautes même légères dans l'exercice de ses fonctions; 2° il est responsable aussi avec ce propriétaire, et surtout vis-à-vis de lui, des marchandises dont il se charge et dont il donne seul connoissement, c'est-à-dire, reconnoissance qu'elles lui ont été confiées (1).

Le capitaine, maître ou patron d'un bâtiment de mer préposé à sa conduite, est responsable vis-à-vis du propriétaire, même de ses fautes légères dans l'exercice de ses fonctions, parce que ce propriétaire est forcé de donner à ce préposé la confiance la plus aveugle, pour la conservation et l'usage, la conduite et le gouvernement de ce qui constitue souvent toute sa fortune, et le plus ordinairement en est une très-grande partie.

Le capitaine, maître, ou patron d'un bâtiment de mer, préposé du propriétaire, est, quant à lui, ce qu'est à l'égard de l'entrepreneur de roulage le voiturier auquel celui-ci fournit sa voiture, ses chevaux et tout son équipage dont il doit avoir soin plus que s'ils lui appartenoient et n'en devoit compte à personne, et ne se permettre aucune négligence quant à l'entretien, ménagement raisonnable et conduite de cet équipage.

Les fautes les plus légères faites par un capitaine, maître ou patron d'un bâtiment de mer, peuvent donner lieu de la part des chargeurs, contre le propriétaire, à

(1) *Code de Comm.*

Art. 221. Tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire, ou autre bâtiment, est garant de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions.

222. Il est responsable des marchandises dont il se charge.
Il en fournit une reconnoissance.
Cette reconnaissance se nomme *connoissement*.

une infinité de recours en garantie; lui seul ayant commis ces fautes, presque toujours irréparables, que le propriétaire ne pouvoit ni prévenir, ni empêcher, en doit être responsable, toutes les fois que son propriétaire en aura lui-même souffert comme son garant vis-à-vis des chargeurs.

Le capitaine, maître ou patron d'un bâtiment de mer donne seul reconnoissance (connoissement) des marchandises chargées sur le bâtiment dont la conduite lui est confiée, parce que lui seul connoît positivement la capacité et la force de son navire, les inconvéniens qu'il peut y avoir de le charger trop ou trop peu; quant aux espaces qu'il doit parcourir dans le cours de *tel* ou *tel* voyage, et les dangers qui sont à craindre sur *telles* ou *telles* côtes, sur *telles* ou *telles* portions de mer, dans le cas d'une trop grande charge ou d'une trop légère; parce qu'enfin lui seul aussi connoit l'état de solidité actuelle de son bâtiment et jusqu'à quel point on peut ou doit s'y fier; toutes choses que son propriétaire ignore absolument, ou sur lesquelles il ne pourroit en tous cas s'en rapporter qu'à ce préposé.

Formation d'équipage de Navire appartient au Capitaine.

La formation de l'équipage d'un bâtiment de mer, c'est-à-dire le choix des hommes de mer propres à le monter et à le faire manœuvrer selon les ordres du capitaine, tels que les pilotes, les matelots et autres gens de mer qui se sont destinés à ces états divers d'une industrie nécessaire et toute particulière, est de la plus grande importance et hors des connoissances des propriétaires ordinaires des bâtimens de mer.

Le capitaine, maître ou patron de ces bâtimens ayant seul les connoissances et l'habitude indispensables de tous les gens de mer, pouvant seul juger de la capacité et du degré d'instruction des hommes de mer qui se présentent pour former l'équipage du bâtiment dont la conduite lui est confiée, a seul le droit de faire ce choix partout, en se concertant néanmoins, par déférence d'honnêteté, avec son propriétaire, lorsque l'équipage

est formé sous ses yeux, dans le lieu de sa résidence (1).

A l'égard du concert qui doit exister entre le propriétaire et le capitaine ou autre préposé à la conduite d'un bâtiment de mer, lorsque l'équipage se forme sous les yeux de ce propriétaire, il faut qu'il ne se fasse aucune illusion.

Le législateur, en employant le terme *concert*, n'a pas entendu que le propriétaire pourroit forcer le capitaine à prendre pour pilote ou matelot *tel* ou *tel* homme qu'il lui indiqueroit.

Il n'a entendu recommander au capitaine et au propriétaire que d'agir d'un commun accord pour la formation de l'équipage, comme deux amis n'ayant qu'un intérêt, celui du bien du service; le moins expérimenté déférant toujours aux sages avis de l'autre, ou ne devant s'en prendre qu'à lui des suites de son entêtement lorsqu'il ne se sera pas rendu à ces avis.

Le choix d'un pilote ou d'un matelot expérimenté, est une des fautes dont le capitaine est responsable, et qui peut donner lieu à des accidens très-graves, et conséquemment à des recours en garantie considérables de la part des chargeurs.

Si le propriétaire force le choix du capitaine à l'égard de l'un ou de l'autre, il ne sera plus responsable des accidens résultans de l'inexpérience de ce pilote ou matelot.

Le pilotage est l'art de diriger et de mesurer les routes d'un vaisseau en mer. Tout le monde sait qu'on ne dirige les vaisseaux en pleine mer, qu'on ne parvient à les tenir dans la route qu'ils doivent suivre pour atteindre le but de leur voyage, qu'à l'aide de la boussole, et on sait aussi qu'il ne faut pas donner à cet instrument, trop sujet à des variations dangereuses,

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 223. Il appartient au capitaine de former l'équipage du vaisseau, et de choisir et louer les matelots et autres gens de l'équipage; ce qu'il fera néanmoins de concert avec les propriétaires, lorsqu'il sera dans le lieu de leur demeure.

une entière confiance. On sait que ces variations, ainsi que les erreurs de route auxquelles elles peuvent parfois donner lieu, ne peuvent se rectifier que par des observations astronomiques, faites sur *tel* ou *tel* astre, relativement au point où il s'aperçoit, calculé avec celui d'où il étoit vu au lieu du départ, ou sur celui où il doit être visible dans *tel* ou *tel* endroit, et à en conclure, à déterminer dans tous les temps, le lieu où se trouve un bâtiment sur la surface immense des mers, rapporter, indiquer ce lieu sur une carte quelconque, et ainsi reconnoître à quelle distance on se trouve du lieu du départ ou du lieu d'arrivée, pour suivre la même direction si elle est celle qui conduit où l'on veut aller, ou en prendre une autre si elle a été corrompue.

L'art du pilotage consiste encore à connoître et s'assurer de la vitesse progressive d'un vaisseau, et des effets des lames et des courans, en ce qu'ils peuvent hâter ou retarder cette vitesse; il comprend la science du relèvement des côtes, ou du dessin des plans ou vues des côtes et des rades.

Le vrai matelot, dont il n'y a jamais qu'un certain nombre dans chaque bâtiment, proportionné au besoin, est un homme qui, par l'expérience et l'habitude continuelles de toutes espèces de service sur un vaisseau, y a acquis une habileté consommée.

Il doit savoir : 1° mâter et démâter un vaisseau, préparer ses haubans.

Les haubans sont des cordages qui embrassent la tête des mâts, et étant liés à des pièces plus basses à leurs extrémités, assujettissent toutes sortes de mâts dans la position qu'ils doivent avoir et conserver pour en soutenir les voiles.

2° Estroper, fixer les poulies qui servent à étendre ou reployer les voiles, chacune dans leur plan et par les moyens dont on peut relativement tirer en toute occasion plus d'avantage ou de sûreté pour manœuvrer les voiles qui y correspondent.

3° Gréer, garnir convenablement les bâtimens de tout ce qui leur est nécessaire et mettre chaque chose à la place où elle doit se trouver.

4° Enverguer ou désenverguer les voiles.

Enverguer des voiles, c'est les lacer par un de leurs côtés sur les vergues, sur de longues pièces de bois destinées à les porter et sur lesquelles elles doivent être repliées, lorsqu'elles ne doivent pas être exposées à l'action du vent.

Désenverguer, c'est détacher les voiles des vergues qui servent à les enlever de haut en bas, et ainsi les étendre pour recevoir l'action du vent.

5° Le matelot doit savoir orienter les voiles, prendre des ris, les carguer, les serrer.

Orienter une voile, c'est la placer dans une direction déterminée, de manière que sous l'impulsion du vent, elle produise pour le mouvement nécessaire du vaisseau, l'effet le plus avantageux.

Prendre un ris dans une voile, c'est soustraire à l'impulsion du vent la partie supérieure d'une voile déployée, ou raccourcir une voile dans le sens de sa hauteur, diminuer son étendue par le haut en en reployant et serrant une partie sur sa vergue.

Prendre plusieurs ris, c'est replier sur la vergue plusieurs parties d'une voile divisée et marquée exprès par une bande de toile, pour reconnoître chacune de ces parties.

De même on réétend ces ris à commandement, ce qui s'appelle larguer les ris, déployer les parties d'une voile qu'on avoit ployée sur la vergue.

Carguer les voiles, c'est les retrousser en totalité ou en partie, dans un sens ou un autre, de leur longueur ou largeur, sur leurs vergues.

Serrer une voile, c'est l'attacher très-serrée sur la vergue où on l'a retroussée, de manière qu'elle ne présente que le plus petit volume possible, et ne prête aussi que le moins possible à l'impulsion du vent.

6° Il doit savoir arrimer la cale.

La cale d'un bâtiment de mer destiné au commerce, c'est-à-dire au transport des marchandises, est sa partie intérieure basse entre le pont, l'espace destiné au logement des matelots, et sa partie la plus près de l'eau, et où se chargent toutes les marchandises.

Arrimer la cale d'un bâtiment marchand, c'est arranger dans l'espace qu'on nomme cale, toutes les mar-

chandises qu'on y charge, de manière à favoriser ses bonnes qualités pour la marche ; ou à diminuer l'influence de ses mauvaises qualités à cet égard.

L'arrimage (l'arrangement) des marchandises dont un vaisseau est chargé, exige beaucoup d'attention et d'art ; cet arrangement doit être fait de manière qu'elles ne fassent pas porter le bâtiment plus sur un de ses côtés que sur l'autre, de façon encore qu'il n'existe aucun vide entre les différens ballots ou futailles, qui les exposent à des chocs ou des frottemens réciproques capables de les rompre, et de gâter ou faire perdre ce qu'ils contiennent.

7° Le matelot doit savoir ramer, manier convenablement la rame, ce qu'on désigne aussi par nager, pour conduire un canot, petite gondole qui existe sur tous les bâtimens, et qu'on est souvent obligé de mettre à la mer pour divers services essentiels.

8° Gouverner, sonder, et enfin être propre à toutes les parties du service de la mer.

Gouverner, c'est, par le moyen du gouvernail, diriger un vaisseau mû par un vent propre à faire la route qu'il doit tenir, de manière qu'il ne s'en écarte pas, ou de manière à le remettre sous ce vent s'il vient à s'en écarter.

Sonder, c'est mesurer la profondeur de l'eau, et prendre connoissance de l'espèce ou de la qualité du sol, en jetant un plomb de sonde.

Ce plomb est de forme conique, de pain de sucre, vide en dedans, et dans lequel on coule du suif : attaché à une corde qui se nomme ligne, on le laisse tomber à la mer pour reconnoître sa profondeur dans le lieu où l'on se trouve, et quel terrain en fait le fond.

Le sonder a deux objets ; le premier, surtout près des côtes ou à l'entrée des ports, ou dans les havres et sur les rades, est de reconnoître s'il y a assez de profondeur pour que le bâtiment ne coure aucun risque de s'engraver et de s'échouer, de se coucher sur le côté faute d'une masse d'eau assez considérable pour le tenir droit.

La seconde est de reconnoître si le fond de la mer sur lequel on se trouve n'est pas trop bas, pour y jeter

l'ancre ; et si, dans le cas où ce jeté de l'ancre seroit possible, ce fond est de nature à retenir cette ancre, c'est-à-dire, n'est pas de rochers sur lesquels l'ancre ne tiendroit pas, ou n'est pas de vase que l'ancre laboureroit, ce qui revient au même.

On a rapporté dans le plus grand détail tout ce à quoi les pilotes et les vrais matelots doivent être experts, pour convaincre les propriétaires des bâtimens de mer, de tout l'intérêt qu'ils ont à s'en rapporter pour le choix de certains hommes d'équipage à la prudence et au savoir habituel de leurs capitaines, maîtres ou patrons.

S'ils ont à cœur de voir monter leurs bâtimens plutôt par un pilote ou un vrai matelot que par un autre, ils ne doivent jamais insister pour cela auprès du capitaine, maître ou patron, que quand celui-ci aura jugé les deux concurrences d'un mérite égal pour le service du bâtiment.

Autrement la responsabilité du capitaine doit cesser.

Du Registre que doit tenir tout Capitaine de Navire.

Le capitaine d'un navire, comme préposé du propriétaire, est comptable envers lui de toute sa gestion ; la base de son compte ne peut être qu'un registre régulièrement tenu, et qui ne puisse être changé, refait ou arrangé à volonté ; enfin, tel qu'il ne soit pas susceptible de prêter au moindre soupçon de fraude du capitaine envers le propriétaire, quant à son intérêt personnel, ou du capitaine aux chargeurs.

Ce registre doit être coté et paraphé par l'un des juges du tribunal de commerce, ou par le maire ou son adjoint dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce.

Il doit contenir les résolutions prises pendant le voyage;

La recette et la dépense concernant le navire, et généralement tout ce qui concerne le fait de la charge du capitaine, et tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre, ou à une demande à former, dans

l'intérêt de tous ceux qui s'en seront servi, et de celui auquel il appartient (1).

Ce registre doit être tenu ainsi que le prescrit la loi, quant au livre-journal des marchands.

On verra un peu plus bas que le capitaine ne peut dans des circonstances déterminées s'arrêter ou relâcher dans certains ports, changer de route, aborder dans aucun autre port sans remplir certaines formalités, ni décharger les marchandises qu'il transporte qu'au lieu de leur destination, à moins qu'il n'existe des obstacles majeurs;

On verra que le capitaine ne peut dans un voyage vendre des marchandises de son chargement, ou les mettre en gage, ou emprunter à la grosse que dans des cas de nécessité urgente, et de l'avis des gens de l'équipage;

Qu'il doit à l'entrée et sortie des rivières, ports et havres, être en personne à son bord, sur son bâtiment;

Qu'en cas de péril certain, il ne doit quitter son bâtiment que le dernier, qu'il doit alors sauver surtout tous ses papiers, et les effets les plus précieux;

Comment il doit effectuer le jet en mer nécessaire des effets et marchandises dont il est chargé, et constater ce jet;

Qu'il peut vendre des marchandises refusées à la délivrance pour la payer jusqu'à concurrence de son fret (du prix de leur transport), et doit faire séquestrer le surplus;

Qu'il ne doit remettre les marchandises consignées, c'est-à-dire envoyées à une personne pour les remettre à une autre, ou les garder à sa disposition, qu'en en prenant reçu.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 224. Le capitaine tient un registre coté et paraphé par l'un des juges du tribunal de commerce, ou par le maire ou son adjoint, dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce.

Ce registre contient,

Les résolutions prises pendant le voyage;

La recette et la dépense concernant le navire, et généralement tout ce qui concerne le fait de sa charge, et tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre, à une demande à former.

Tous ces devoirs, obligations, actes, et beaucoup d'autres du fait de la charge du capitaine, qu'il seroit trop long de résumer ici, qui intéressent ou le propriétaire du navire, ou les propriétaires des marchandises qui y ont été chargées, et souvent des tiers, tels que les assureurs et prêteurs à la grosse, peuvent être l'objet d'un compte à rendre ou d'une demande à former.

Tout ce qui concerne ces devoirs, obligations et actes, doit être porté jour par jour sur le registre.

Il ne suffit pas au capitaine, pour justifier certains actes, qu'il en rapporte les certificats nécessaires, il faut que les faits qui ont donné lieu à ces certificats, soient mentionnés sur son registre, et qu'eux-mêmes le soient aussi par dates et indication positive.

C'est le registre seul qui assure ces dates ainsi que la véracité de ces certificats et de leurs causes ; sans mention sur le registre, ils peuvent être soupçonnés de fraude.

Le registre d'un capitaine de navire doit présenter la narration fidèle et exacte de tous les faits ou accidens qui se seront passés, ou qui seront survenus dans tout le cours de son voyage, pour aller et retour.

Les jours mêmes où il ne se sera rien passé d'extraordinaire, doivent y être notés comme tels.

Capitaine, avant de prendre charge, doit faire visiter le navire.

Il n'étoit pas possible, en bonne police, dont l'objet et l'essence sont de veiller à ce que l'intérêt particulier ne nuise jamais à celui des autres, de livrer les chargeurs à la cupidité des propriétaires et capitaines de navire, quant à la solidité de leurs bâtimens.

Tous propriétaires ou leurs préposés n'ont pour but principal que de gagner le plus qu'ils peuvent, en faisant le moins de dépense possible.

L'apparence de sûreté, de force ou de bonté d'un navire, leur suffiroit personnellement pour se charger de toute espèce de marchandises, sauf à imputer aux accidens de mer, leur perte qui ne seroit arrivée que

par le vice, la vieillesse ou l'usé non apparens ou masqués des bâtimens.

Le législateur a pourvu à cet inconvénient majeur, et dont il seroit très-facile d'abuser journellement.

Avant de prendre charge, tout capitaine est tenu de faire visiter son navire, dans les formes prescrites par les réglemens.

Le procès-verbal de visite est déposé au greffe du tribunal de commerce; il en est délivré extrait au capitaine (1).

De quelqu'endroit qu'un bâtiment doive partir, jamais le capitaine ne doit prendre charge avant d'avoir fait visiter son navire, et être porteur de l'extrait du procès-verbal de cette visite, déposé, soit au tribunal de commerce, soit à tout autre, ou entre les mains d'officiers publics, tels que les consuls dans les pays étrangers, ou autres endroits de l'empire où il n'existe pas de tribunal de commerce.

Cet extrait lui servira à rassurer les chargeurs, quant à la solidité du bâtiment; aucun d'eux ne doit négliger de se faire représenter cet extrait du procès-verbal de visite, quoique la loi déclare le capitaine responsable, ainsi qu'on le verra tout à l'heure, de tous les événemens qui pourroient leur porter préjudice faute de l'avoir fait faire; il vaudra toujours mieux ne pas s'exposer à être forcé d'agir en conséquence de cette responsabilité, qui pourroit parfois ruiner le capitaine sans utilité suffisante pour le chargeur.

Le capitaine chargé de faire faire la visite de son navire est responsable du défaut de cette visite, et non pas le propriétaire du navire, parce que le capitaine seul doit en avoir soin, veiller à sa conservation, et faire faire, en conséquence, toutes les réparations d'entretien nécessaires ou urgentes.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 225. Le capitaine est tenu, avant de prendre charge, de faire visiter son navire, aux termes et dans les formes prescrites par les réglemens.

Le procès-verbal de visite est déposé au greffe du tribunal de commerce; il en est délivré extrait au capitaine.

Capitaine de Navire doit être porteur, avant son départ, de toutes quittances d'acquits des droits de son chargement.

Tout gouvernement ne doit protection ou assistance aux propriétaires de navires, qu'autant qu'ils appartiennent à la nation qui l'a constitué ou qui le reconnoît, ou y est soumis ; il ne doit la même protection ou assistance aux chargeurs, que lorsqu'ils ont payé ou garanti les impôts assis sur les marchandises exportées ou importées. Il n'en doit aucune aux pirates ou voleurs en mer, ni aux contrebandiers, qui ne sont qu'une autre espèce de voleurs des droits dus, qui pèsent sur tous, et dont personne n'a le droit de s'affranchir impunément ; toute puissance alliée, ou en paix, doit la même assistance et protection à tous les navires et à leur chargement, excepté aux pirates et contrebandiers.

Tout capitaine de bâtiment marchand est donc obligé, sur toutes les mers, de justifier, s'il en est requis par un bâtiment de guerre de sa nation ou autre, que ce bâtiment lui appartient, c'est-àdire, qu'il n'appartient pas à un pirate ; si c'est un bâtiment de guerre de sa nation, il doit prouver qu'il appartient à un individu qui en fait partie.

Il doit enfin prouver qu'il est en règle, quant aux lois générales et communes à toutes les nations relatives au commere.

En conséquence, tout capitaine de bâtiment marchand doit avoir à bord (avec lui dans son navire) l'acte de propriété de ce navire ; l'acte de francisation ; le rôle de son équipage ; l'état des hommes dont il est composé ; les connoissemens ; l'état des marchandises ou les états des marchandises qui y sont chargées ; les chartes-parties ; les procès-verbaux de visite, quant à la sûreté et à la solidité de ce navire ; les acquits de paiemens définitifs ou à caution des droits de douane (1).

(1) *Code de Comm.*

Art. 226. Le capitaine est tenu d'avoir à bord,

Les chartes-parties sont les traités relatifs au fret ou nolis d'un bâtiment, c'est-à-dire, qui concernent le prix du loyer d'un bâtiment, ou le prix du transport des marchandises d'un pays à un autre.

L'article 226 du Code de Commerce ci-dessus, et dont il est actuellement question, est la preuve de l'assertion faite, que tout capitaine de navire doit le faire visiter partout, où il veut et peut prendre du chargement.

Car cet article ne dit pas que le capitaine doit avoir à son bord le procès-verbal de visite de son navire; mais bien *les procès-verbaux de visites*. Ce qui ne peut s'appliquer qu'à tous ceux qu'il est obligé de faire faire avant tout chargement, même quand, ayant déchargé une partie de ses marchandises à moitié de sa route, il ne devoit pas en prendre une plus forte quantité pour la continuer.

Il n'existe aucune machine qui souffre et se détériore davantage en voyage qu'un bâtiment de mer. Tout concourt à sa destruction ou au moins au dérangement de ses parties; elles sont toutes exposées à des efforts continuels, dont la perpétuité le fatigue en tous les sens, et peut, faute de réparations ou d'entretien, causer sa perte et celle de tout ce dont il est chargé au moment où l'on s'y attend le moins.

C'est pour parer à tous ces accidens que le législateur veut que le capitaine d'un navire le fasse toujours visiter, avant de prendre charge.

Parce qu'il aura porté une charge quelconque jusqu'à *tel* ou *tel* endroit, le législateur ne veut pas qu'on en conclue qu'il en portera une semblable jusqu'à *tel* autre. Il veut qu'on s'assure auparavant et régulièrement qu'il pourra porter cette nouvelle charge.

L'acte de propriété du navire,
L'acte de francisation,
Le rôle d'équipage,
Les connoissemens et chartes-parties,
Les procès-verbaux de visite,
Les acquits de paiement ou à caution des douanes.

Capitaine de Navire doit être à son bord à l'entrée des rivières et des ports ou havres.

Il est des instans où la présence du capitaine dans son bâtiment est plus nécessaire que jamais ; ces momens sont ceux où ce bâtiment entre dans une rivière, un port ou un havre, ou en sort.

Lors de ces entrées en rivière, ports ou havres, ou lors de leurs sorties, les bâtimens courent, pour l'ordinaire, plus de danger qu'en pleine mer. Quoique conduits par des pilotes côtiers ou lamaneurs, ayant une grande connoissance des écueils, bas-fonds, courans extraordinaires, ou autres effets de marées, en général ignorés des meilleurs marins, les bâtimens y échouent souvent, ou s'y brisent et y font un naufrage entier.

Dans toutes ces occasions, tous capitaines de navires sont tenus d'être en personne dans leurs navires (1).

Tout capitaine de navire doit y être alors en personne, pour veiller à ce que les manœuvres commandées par les pilotes côtiers ou lamaneurs soient exactement exécutées, et encore pour, en cas d'accident, faire réparer sur-le-champ tous dommages soufferts par le navire, ou veiller, en cas de naufrage ou échouement, à la conservation ou au sauvetage des marchandises, et à ce que leurs avaries soient le moins considérables possible.

L'observation des quatre derniers articles de loi, les 224, 225, 226 et 227, qu'on vient de développer et d'appliquer, a été regardée par le législateur être d'une telle importance pour l'intérêt du commerce, que les capitaines sont déclarés responsables envers les intéressés au navire et au chargement, de tous les événemens qui leur arriveroient dans leur navigation, par la moindre infraction à l'un d'eux, ou à l'une des dispositions qu'ils contiennent (2).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 227. Le capitaine est tenu d'être en personne dans son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières.

(2) 228. En cas de contravention aux obligations imposées par les

Cependant, *voyez* peu après, quand cette responsabilité cesse.

Capitaine de Navire ne peut charger des Marchandises sur le tillac de son Navire, sans permission par écrit du Chargeur.

Les propriétaires et capitaines de navires, comme on l'a vu, sont responsables des marchandises chargées dans leurs bâtimens ; cette responsabilité s'étend aussi bien à leur perte qu'à leurs avaries (déchet, diminution de quantité ou détérioration quant à leur qualité) ; elles doivent donc être surtout chargées dans un lieu où elles soient à l'abri des injures de l'air et sans être exposées aux lames, à couler ou tomber dans la mer, et au pillage journalier des gens de l'équipage.

C'est par cette raison que le capitaine de navire est déclaré personnellement responsable des marchandises chargées sur le tillac, à moins qu'il n'en ait la permission par écrit du chargeur, excepté quant au petit cabotage (1).

Le tillac d'un navire est le dessus de la couverture de son intérieur, qu'on nomme aussi pont, et où tout est exposé au grand air.

Par petit cabotage on distingue tout voyage et transport de marchandises pour lequel le navire s'éloigne peu des côtes, et qui se fait souvent sans perdre la terre de vue.

Pour ces sortes de transports, il est permis de charger sur le tillac, parce que les voyages ou sont ordinairement courts, ou n'exposent pas le navire aux dangers qui surviennent à tous momens en pleine mer.

Par grand cabotage, on désigne les voyages en Angleterre, en Hollande, en Danemarck, en Espagne, en Portugal.

---

quatre articles précédens, le capitaine est responsable de tous les événemens envers les intéressés au navire et chargement.

(1) *Code de Comm.*

Art. 229. Le capitaine répond également de tout le dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il auroit chargées sur le tillac de son vaisseau sans le consentement par écrit du chargeur.

Cette disposition n'est point applicable au petit cabotage.

Responsabilité du Capitaine de Navire, quand cesse-t-elle ?

Le capitaine d'un navire peut être empêché par des événemens de force majeure, c'est-à-dire par des accidens qu'il n'a pu ni prévoir ni empêcher, de remplir les devoirs et obligations qui lui sont imposés à peine de responsabilité personnelle.

Dans ce cas sa responsabilité cesse (1), mais il faut cependant que le capitaine rapporte la preuve que l'accident de force majeure qui l'a empêché de faire son devoir et de remplir ses obligations, a existé; sauf la preuve contraire de la part des intéressés au navire et au chargement.

Quant à cette preuve, *voyez* ci-après ce qui concerne l'article 242.

Capitaine et Gens d'équipage, quand ne peuvent être arrêtés pour dettes.

On a précédemment vu que le bâtiment prêt à faire voile n'étoit pas saisissable, sinon pour dette contractée pour le voyage, et même que dans ce cas la saisie ne pouvoit être non plus faite au moyen du cautionnement de ces dettes (*voyez* page 295).

De même, le capitaine et les gens de l'équipage qui sont à bord, ou qui, sur les chaloupes, se rendent à bord pour faire voile pour partir, ne peuvent être arrêtés pour *dettes civiles*, si ce n'est à raison de celles qu'ils auront contractées pour le voyage; et même dans ce dernier cas, ils ne peuvent être arrêtés s'ils donnent caution (2).

(1) *Code de Comm.*

Art. 230. La responsabilité du capitaine ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure.

(2) 231. Le capitaine et les gens de l'équipage qui sont à bord, ou qui, sur les chaloupes, se rendent à bord pour faire voile, ne peuvent être arrêtés pour dettes civiles, si ce n'est à raison de celles qu'ils auront contractées pour le voyage; et même, dans ce dernier cas, ils ne peuvent être arrêtés, s'ils donnent caution.

Cette exception à la loi générale est faite dans les mêmes motifs que celle qui la précède ; l'intérêt général du commerce l'a seule commandée.

Capitaine de Navire ne peut emprunter dans le lieu de la demeure des propriétaires ou celle de leurs fondés de pouvoirs, sans leur autorisation.

Le capitaine de navire, préposé des propriétaires, peut, sans autre autorisation, tout ce qui est de leur intérêt, hors du lieu de leur demeure ou de celle de leur fondé de pouvoir général ; mais dans l'un ou l'autre lieu, il ne peut, sans une autorisation expresse, faire travailler au radoub du bâtiment, acheter des voiles ou des cordages, ni autres choses pour le bâtiment, ni prendre à cet effet de l'argent sur le corps du navire, ni fréter le navire (ni le louer) (1).

Hors du lieu de la demeure des propriétaires d'un navire, ou de celle de leurs fondés de pouvoirs, il est du devoir du capitaine de faire dans l'intérêt de ces propriétaires, et pour le bien de leur service, tout ce qu'il peut penser qu'ils feroient eux-mêmes pour sa conservation, sa réparation et son entretien, enfin pour le mettre en état de continuer sa route, d'aller ou de prendre chargement pour retour.

Dans ces lieux, le navire étant sous la main de ces propriétaires, le pouvoir du capitaine disparoît, eux seuls ont droit de disposer comme bon leur semble de ce navire, personne ne peut les forcer à faire des dépenses même nécessaires pour sa conservation, réparation ou entretien, ou les faire à leur compte s'ils n'en donnent le pouvoir exprès. Eux seuls administrent leur propriété ainsi qu'ils jugent à propos et pour le mieux, selon leur situation qu'eux seuls connoissent, et d'après

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 232. Le capitaine, dans le lieu de la demeure des propriétaires ou de leurs fondés de pouvoirs, ne peut, sans leur autorisation spéciale, faire travailler au raboub du bâtiment, acheter des voiles, cordages et autres choses pour le bâtiment, prendre à cet effet de l'argent sur le corps du navire, ni fréter le navire.

laquelle ils peuvent à leur gré bien ou mal calculer, sans en être responsables à qui que ce soit.

Dans le cas où le navire auroit été frété, loué, du consentement des propriétaires, et si quelques-uns faisoient refus de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédier, pour le mettre en état de partir, le capitaine pourroit en ce cas, vingt-quatre heures après leur avoir fait faire sommation de fournir leur contingent, emprunter à la grosse pour leur compte sur leur portion d'intérêt dans le navire, mais avec autorisation du juge (1).

Le texte de cet article est remarquable : il se raccorde avec celui qui précède, qui dit que dans le lieu de la demeure des propriétaires, ou de celle de leurs fondés de pouvoirs, le capitaine ne peut rien faire sans son consentement (*voyez* page 319), et aussi avec un autre précédemment rapporté, qui porte qu'en tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi (*voyez* page 299).

La loi portant que dans le cas où le navire auroit été frété du consentement des propriétaires, et que *quelques-uns* refusent de contribuer à ces frais nécessaires pour l'expédier, le capitaine pourra emprunter, etc., conserve aux deux autres articles ci-dessus rapprochés de celui-ci, toute leur force.

Si aucun des propriétaires, ou si la majorité ne veut contribuer aux frais nécessaires pour expédier le navire, quoique frété (quoique loué) de leur consentement ; le capitaine ne peut rien, ne doit s'entremettre en rien pour prévenir la contestation qui peut naître entre ces propriétaires et les affréteurs du navire (ceux qui ont loué le navire), à raison de l'inexécution du marché arrêté.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 233. Si le bâtiment étoit frété du consentement des propriétaires, et que quelques-uns d'eux fissent refus de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédier, le capitaine pourra en ce cas, vingt-quatre heures après sommation faite aux refusans de fournir leur contingent, emprunter à la grosse pour leur compte sur leur portion d'intérêt dans le navire, avec autorisation du juge.

Mais si *quelques-uns*, si la minorité seule refuse de contribuer, le capitaine *pourra*, après leur avoir fait sommation de fournir leur contingent, emprunter pour eux avec l'autorisation du juge.

Le mot *pourra*, en ce qu'il se rapporte au capitaine, n'est pas facultatif; il veut dire dans le sens des articles cités et rapprochés de celui dont il est actuellement question, que le capitaine étant alors le mandataire et ayant pouvoir de la majorité pour exécuter le traité consenti par tous les propriétaires du navire, devra en cette qualité, forcer les refusans par le moyen extrême d'emprunter à leur compte avec l'autorisation du juge.

La loi veut qu'avant de pouvoir obtenir cette autorisation, le capitaine fasse faire aux refusans, sommation de fournir leur contingent, pour les mettre à même d'éviter l'emprunt forcé.

Cette sommation dont il n'aura été tenu aucun compte, et la majorité des intéressés au navire ne se présentant pas pour la désavouer, sera la cause de l'autorisation indispensable du juge.

Mais à quel juge le capitaine s'adressera-t-il? Ce ne peut être qu'aux juges du tribunal de commerce ou du tribunal civil faisant fonctions de ce tribunal, s'il n'existe pas de tribunal de commerce dans le lieu où le navire se trouve; on pense même que le capitaine pourra s'adresser au juge de paix, si tout autre tribunal étoit trop éloigné.

La loi, en employant les seuls mots *du juge*, n'en a particularisé aucun; l'attribution paroît faite à toute espèce de juge civil ou de commerce.

Et en effet ici, quel embarras peut-il exister, quant à l'autorisation dont il s'agit, puisqu'elle ne peut être que l'exécution de l'article de loi qui veut que la minorité dans tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, ploie sous la majorité?

La permission d'emprunt peut être donnée sur requête à laquelle sera jointe la sommation.

L'autorisation d'emprunter légalement obtenue par le capitaine, servira de pouvoir particulier et formera avec l'acte de reconnoissance du prêt effectué, signé du capitaine, le titre valable au prêteur; mais cette re-

connoissance ne pourra être donnée que devant notaire, qui y énoncera et l'ordonnance du juge et la sommation, et délivrera au prêteur, expédition du titre.

Au surplus, l'emprunteur sera obligé de se conformer à toutes les formalités prescrites pour valider son prêt. (*Voyez* du Prêt à la grosse.)

Cette forme paroît aussi valable que toute autre, et on la croit préférable parce qu'elle sera toujours la moins dispendieuse.

Au surplus, si le juge trouvoit à propos d'appeler et d'entendre les refusans avant d'accorder l'autorisation d'emprunt, il pourra ordonner qu'ils soient cités ; ce sera au capitaine à se conformer à son ordonnance.

Pendant le cours d'un voyage, il peut y avoir nécessité absolue d'acheter des victuailles (des vivres), ou de faire radouber le navire ; dans ce cas, le capitaine, après avoir constaté cette nécessité par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser en France par le tribunal de commerce, ou à défaut par le juge de paix, et chez l'étranger par le consul français, ou à défaut par le magistrat des lieux, emprunter sur le corps et quille du vaisseau, mettre en gage ou vendre des marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent.

Les marchandises vendues seront payées au chargeur à qui elles appartiennent, d'après le cours des marchandises de même nature et qualité dans le lieu de la décharge du navire à l'époque de son arrivée (1).

Tout est ainsi prévu pour l'intérêt commun de l'équi-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 234. Si, pendant le cours du voyage, il y a nécessité de radoub, ou d'achat de victuailles, le capitaine, après l'avoir constaté par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser en France par le tribunal de commerce, ou, à défaut, par le juge de paix, chez l'étranger, par le consul français, ou, à défaut, par le magistrat des lieux, emprunter sur le corps et quille du vaisseau, mettre en gage ou vendre des marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent.

Les propriétaires, ou le capitaine qui les représente, tiendront compte des marchandises vendues d'après le cours des marchandises de même nature et qualité, dans le lieu de la décharge du navire, à l'époque de son arrivée.

page, des propriétaires du navire et pour celui des chargeurs eux-mêmes.

Il ne dépend pas du capitaine seul d'emprunter, de vendre ou de mettre en gage, selon qu'il pourroit y être porté pour se faire de l'argent, dont il auroit le dessein de profiter seul et d'abuser.

Il ne pourra emprunter, vendre ou mettre en gage, que dans deux cas seulement, s'il y a nécessité de raboub (s'il est nécessaire de faire quelque réparation urgente et indispensable au bâtiment), ou si les vivres de première nécessité viennent à manquer, et il ne pourra l'un ou l'autre qu'autant que la nécessité du radoub ou d'achat de victuailles aura été reconnue et attestée par les principaux de l'équipage, que d'après le procès-verbal qui aura constaté cette nécessité, et qu'il y aura été autorisé par justice.

L'alternative d'emprunter, sur le corps et quille du navire, ou de mettre en gage, ou de vendre des marchandises, est donnée au capitaine, parce qu'autrement il pourroit arriver que dans tel pays il puisse trouver, ou ne pas trouver à emprunter ou à mettre en gage, et que partout il peut trouver à vendre.

S'il emprunte sur le navire, met en gage, ou vend des marchandises, ce sera toujours pour le compte des propriétaires.

Les chargeurs dont les marchandises auroient été vendues n'y perdront rien, quelque prix qu'en ait obtenu le capitaine, puisqu'il leur en sera tenu compte d'après le cours auquel la vente auroit pu en être faite dans le lieu de la décharge du navire à l'époque de son arrivée.

A l'égard des marchandises mises en gage, la loi ne s'explique pas, mais il y a lieu de croire, on peut raisonnablement supposer qu'il a été dans l'intention du législateur d'appliquer la disposition relative aux marchandises vendues, aux marchandises mises en gage, et que ce n'est que par une erreur de copiste que cette disposition n'est pas ainsi conçue.

Les propriétaires, ou le capitaine qui les représente, tiendront compte des marchandises vendues *ou mises en gage*, etc.

En effet, les propriétaires ou le capitaine devait tenir

compte des marchandises vendues, par quelle raison ne tiendroient-ils pas également compte de celles mises en gage et sur le même pied, puisque c'est le seul moyen de ne faire éprouver aucune perte au chargeur, et de ne lui laisser aucun embarras de suite d'un événement qui doit lui être absolument aussi étranger que si ses marchandises avoient été vendues?

La mise en gage des marchandises, opère, quant au chargeur, le même effet que la vente : ces marchandises n'ayant pas été transportées jusqu'au lieu de leur destination, doivent rester au compte des propriétaires du navire ; le chargeur ne doit pas moins profiter du bénéfice de vente, qu'il en espéroit au lieu de leur destination, que de celui qui lui est accordé pour ses marchandises vendues.

Il n'y a que le capitaine qui puisse les retirer ; après leur retrait, il est possible qu'au lieu de gagner au lieu de leur destination ou partout ailleurs, elles perdent; pourquoi cette perte ne seroit-elle pas au compte des propriétaires du navire, aussi bien que celle qui auroit pu être éprouvée sur la vente? Il n'est pas possible d'établir la justice d'aucun autre procédé; il faut donc qu'il en soit, quant aux propriétaires du navire, et aux chargeurs pour marchandises mises en gage, comme pour marchandises vendues.

C'est ici, entre beaucoup d'autres, surtout le cas d'observer à l'égard du capitaine de quelle importance il est pour lui que son registre soit bien tenu.

D'abord le procès-verbal constatant la nécessité de radoub ou d'achat de victuailles, doit, au terme de l'article 224 (*voyez* page 311), exister sur ce registre.

De l'emprunt sur le navire, ou de la vente ou mise en gage de marchandises, il résultera un compte à rendre, ou des demandes à former et à défendre.

Si l'emprunt a lieu, le capitaine aura à en rendre compte au propriétaire de son navire, mais ce compte ne résultera pas seulement de l'énonciation de la somme empruntée sur le registre, il faudra que ce registre en contienne toute la justification ou plutôt tous les documens, qu'il procure et conserve pour les propriétaires du navire, toutes les indications au moyen desquelles

ces propriétaires se trouveront à même, indépendant de tout acte d'entre le capitaine et le prêteur, de prendre tous autres renseignemens sur les lieux, s'ils le jugent à propos.

Il en sera de même pour le cas auquel les marchandises auroient été mises en gage ou vendues ; alors il y aura deux comptes qui se relieront :

Celui à rendre aux propriétaires du taux, du prêt ou du prix de vente, de la date de l'un ou de l'autre, du nom et de la demeure du prêteur ou de l'acheteur, et celui commun aux propriétaires et aux chargeurs du prix courant auquel les marchandises vendues ou mises en gage, se vendoient à l'arrivée du navire au lieu de destination.

Aucun de ces détails ne doit être omis, autrement tout ce qui est relatif au compte à rendre et aux demandes à former, ne se trouveroit pas établi sur le registre ; et alors le capitaine, aux termes de l'art. 228, demeureroit en définitif seul responsable de l'emprunt, ou de la vente ou mise en gage des marchandises.

On croit devoir, au sujet de l'article dont on vient de développer le sens, faire une observation particulière.

Cet article n'est applicable qu'au cas où le besoin de victuailles s'étant fait sentir, et ayant été constaté, l'achat peut s'en faire à terre en relâchant, y abordant et s'y arrêtant exprès.

Mais le besoin de vivres peut se faire sentir en haute mer, et dans un éloignement considérable de toute terre, ou même près de pays où il seroit impossible de s'en procurer, soit à cause de l'état de guerre où l'on se trouveroit, soit parce qu'ils seroient habités par des nations sauvages, chez lesquelles il y auroit plus de dangers à courir que d'espoir de secours à en attendre.

Dans cette circonstance, si le vaisseau manquant de vivres en rencontre un autre qui puisse et veuille lui en fournir à titre de prêt, ou en lui vendant des marchandises, ou en lui en donnant en gage, comment le capitaine qui aura besoin de vivres devra-t-il se comporter? La loi ne le dit pas précisément, mais on peut et on doit croire, que pour cet emprunt de vivres ou pour cet achat, le capitaine devra toujours préalable-

ment faire constater, par les principaux de l'équipage et par procès-verbal inscrit sur le registre, qu'il y a nécessité d'acheter les vivres offerts, et ensuite profiter de l'occasion d'en procurer d'une manière ou d'autre, en constatant également le tout sur son registre.

Sans procès-verbal, le capitaine seroit seul responsable, ainsi que pour tout autre cas.

Capitaine de navire prenant chargement de retour dans les colonies ou pays étrangers, doit envoyer à ses propriétaires état de son chargement.

Un navire peut être frété, loué par des chargeurs, pour l'aller et le retour de pays étrangers ou des colonies. Loué ainsi, il partira chargé de marchandises à destination, et les chargeurs auront donné commission à des correspondans ou autres, de le charger en retour, ou s'en seront rapportés au capitaine pour ce chargement.

Ou bien le navire n'aura été loué que pour aller, et le capitaine devra, dans l'intérêt des propriétaires, prendre, s'il le trouve, un chargement quelconque de retour.

Dans l'un et l'autre cas, le capitaine est obligé, avant son départ de ces pays ou colonies, d'envoyer à ses propriétaires ou à leur fondé de pouvoirs, un compte signé de lui, contenant l'état de son chargement, le prix des marchandises de sa cargaison, les sommes par lui empruntées, les noms et demeures des prêteurs (1).

Si le navire a été frété pour l'aller et le retour, et que les chargeurs aient chargé tout autre que le capitaine pour leur chargement en retour, le compte en-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 235. Le capitaine, avant son départ d'un port étranger ou des colonies françaises, pour revenir en France, sera tenu d'envoyer à ses propriétaires ou à leurs fondés de pouvoirs, un compte signé de lui, contenant l'état de son chargement, le prix des marchandises de sa cargaison, les sommes par lui empruntées, les noms et demeures des prêteurs.

voyé par le capitaine à ses propriétaires servira à ses fréteurs de boussole pour leurs opérations ultérieures de commerce, pour placer d'avance les marchandises qu'ils espéreront, par vente, échange ou autrement.

Si ces fréteurs s'en sont rapportés au capitaine pour le chargement de retour, il en sera de même quant à la disposition qu'il leur sera libre d'en faire ; et de plus, au moyen de cet état, tout trafic préjudiciel à ces fréteurs, et que pourroit sans lui se permettre le capitaine, deviendra impossible, ou du moins l'en rendra responsable.

Si le navire n'a été frété que pour l'aller, et que le capitaine prenne un chargement de retour, l'état qu'il aura envoyé à ses propriétaires servira à donner à tous ceux auxquels les marchandises seront adressées, ou au commerce en général, la connoissance de leur envoi, et en facilitera le placement à l'avance, ainsi que toutes autres spéculations qui pourroient en être le résultat.

Les sommes empruntées par le capitaine, les noms et demeures des prêteurs, doivent être énoncés dans cet état, pour que les propriétaires puissent, s'ils le veulent, prendre des informations par correspondance sur toutes les circonstances de ces prêts, et pour que le capitaine ne puisse rien changer, rien ajouter ni supprimer dans ses livres, dont cet état sera toujours un contrôle qu'il ne pourra jamais refuser de reconnoître, ni contre lequel il ne pourra revenir.

Au nombre des sommes empruntées, il faut comprendre celles de marchandises vendues pour nécessité de radoubs ou achat de victuailles, dont il est question à l'article qui précède (*voyez* page 321) ; car cette vente est un véritable emprunt fait au chargeur auquel ces marchandises appartiennent.

De tout ce qui précède, il faut, quant aux précautions prises pour légitimer tout emprunt ou vente de marchandises de la part du capitaine, conclure que jamais le capitaine ne doit, sans nécessité, emprunter ni vendre quoi que ce soit, ni marchandises, ni victuailles ; le législateur le lui a expressément défendu, ainsi que d'employer dans ses comptes des

avaries et des dépenses supposées, à peine d'en être responsable envers l'armement, et d'être personnellement tenu du remboursement de l'argent ou du paiement des objets, sans préjudice de la poursuite criminelle, s'il y a lieu (1).

Le législateur dit que le capitaine sera responsable envers l'*armement* : ce mot général s'applique également aux propriétaires du navire, aux chargeurs, et même aux gens de l'équipage, chacun en ce qui peut le concerner.

Si le capitaine avoit vendu des victuailles dont les gens de l'équipage auroient ensuite manqué, le capitaine sera personnellement tenu de les payer à chacun selon qu'il en auroit dû avoir.

Capitaine de navire peut vendre son navire déclaré innavigable pendant son voyage.

Il n'est qu'un seul cas où le capitaine puisse, sans pouvoir spécial des propriétaires, vendre le navire qu'il commande ; ce cas est celui d'innavigabilité (2).

Le cas d'innavigabilité d'un navire, est celui où, d'après une visite régulière, comme celle qui doit être faite avant chargement, un navire est déclaré ne pouvoir plus tenir la mer, quelque radoub ou réparation qu'on veuille y faire faire, lorsqu'il est dans un tel état de vétusté, ou de dislocation, de pourriture, quant à ses parties principales, tel qu'il soit impossible de ne pas courir en mer les plus grands dangers en s'en servant, quelque réparations qu'on y fasse.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 236. Le capitaine qui aura sans nécessité pris de l'argent sur le corps, avictuaillement ou équipement du navire, engagé ou vendu des marchandises ou des victuailles, ou qui aura employé dans ses comptes des avaries et des dépenses supposées, sera responsable envers l'armement, et personnellement tenu de remboursement de l'argent ou du paiement des objets, sans préjudice de la poursuite criminelle, s'il y a lieu.

(2) Art. 237. Hors le cas d'innavigabilité légalement constatée, le capitaine ne peut, à peine de nullité de la vente, vendre le navire sans un pouvoir spécial des propriétaires.

Ainsi jamais aucun capitaine ne peut se permettre de vendre un navire dont il n'a pas la propriété, sans un pouvoir spécial des propriétaires, à moins qu'il n'ait fait constater son innavigabilité.

Quand même il seroit propriétaire de plus de la moitié d'intérêt de ce navire, s'il n'est pas innavigable, le navire ne pourra être vendu que sur licitation, c'est-à-dire, en justice, à moins que les autres copropriétaires ne consentent à concourir à sa vente avec lui, ou ne lui aient donné un pouvoir spécial de le vendre pour eux.

Capitaine de navire, quand peut quitter son service?

La loi donne au propriétaire du navire le droit de congédier son capitaine (*voyez* page 297); le capitaine peut également quitter le service du navire, à moins qu'il ne soit engagé pour un voyage.

Dans le cas où le capitaine refuseroit de faire ce voyage, il sera tenu de tous dépens, dommages et intérêts envers les propriétaires et les affréteurs (1).

Des propriétaires de navires n'engagent ordinairement un capitaine au voyage que dans le besoin; son engagement une fois contracté, est l'occasion ou la cause de ceux qu'ils consomment envers des affréteurs, et qui auparavant n'existoient qu'en projet. Sans cet engagement du capitaine, ces projets n'auroient pas été réalisés; une fois réalisés, si le voyage manquoit, les affréteurs peuvent faire condamner les propriétaires à des dépens et dommages-intérêts considérables. Le voyage manquant par la faute de ce capitaine, c'est à lui à supporter tous ces dépens et dommages-intérêts, et à en indemniser les propriétaires.

C'étoit à lui à ne pas s'engager pour ce voyage; une fois engagé il faut qu'il le fasse, ou qu'il paye; la loi le veut, toute objection ou discussion est inutile.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 238. Tout capitaine de navire, engagé pour un voyage, est tenu de l'achever, à peine de tous dépens, dommages-intérêts envers les propriétaires et les affréteurs.

Le commerce maritime qui ne consiste que dans le transport d'un endroit à un autre, peut comme toute autre être exercé en société. Tout capitaine de navire peut donc naviguer à profit commun, c'est-à-dire comme étant en société avec les propriétaires d'un navire, quant au fret, quant au prix de transport des marchandises qui y seront chargées, à raison d'une portion déterminée de ce prix pour lui. Ce capitaine ne peut faire aucun trafic ni commerce pour son compte particulier, s'il n'y a convention contraire (1).

Cette disposition de la loi est la même que celle concernant l'associé qui n'apporte dans une société que son industrie (*voyez* page 83); à moins qu'il n'y ait convention contraire, le capitaine ne peut faire aucun trafic ni commerce pour son compte, parce que, s'il en étoit autrement, il seroit possible que les propriétaires du navire fussent souvent dupes d'une semblable société, et surtout dans tous les cas où le navire ne partiroit pas avec tout son chargement.

En cas de contravention, les marchandises embarquées par le capitaine pour son compte particulier, sont confisquées au profit des autres intéressés (2).

Cet article s'applique également au capitaine, associé avec des propriétaires qui font eux-mêmes avec lui le commerce de toute sorte de marchandises au moyen de leur navire, et au capitaine et à ces propriétaires qui ne s'occupent que du transport des marchandises des autres. Dans ce dernier cas la marchandise confiscable sur le capitaine, est le fret dont il auroit voulu profiter seul.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 239. Le capitaine qui navigue à profit commun sur le chargement, ne peut faire aucun trafic ni commerce pour son compte particulier, s'il n'y a convention contraire.

(2) Art. 240. En cas de contravention aux dispositions mentionnées dans l'article précédent, les marchandises embarquées par le capitaine, pour son compte particulier, sont confisquées au profit des autres intéressés.

Capitaine ne doit quitter son navire au cas de danger, que de l'avis des principaux de l'équipage.

Le capitaine préposé du propriétaire, ne doit, ainsi que probablement celui-ci le feroit, n'abandonner son navire en cas de danger, que lorsque les officiers et autres principaux de l'équipage en seroient eux-mêmes d'avis. Dans ce cas d'abandon de ce navire, le capitaine doit faire ce que feroit le propriétaire, c'est-à-dire qu'il doit sauver avec lui l'argent, et tout ce qu'il pourra des marchandises les plus précieuses de son chargement, sous peine d'en répondre en son nom.

Cependant attendu que par nouvel accident de mer, il seroit possible que les effets sauvés fussent perdus, ce cas arrivant, le capitaine en demeurera déchargé (1).

La loi veut que le capitaine ne puisse abandonner son navire sans l'avis des officiers et principaux pour quelque danger que ce soit, parce qu'étant le chef du navire, il doit le commander tout le temps que les gens de l'équipage sont d'avis de ne le point abandonner, et consentent, malgré le danger présumé, d'y rester, et conséquemment d'y faire leur service.

Il est enjoint au capitaine, en cas de danger, de prendre, avant d'abandonner son navire, l'avis des officiers et principaux de son équipage, parce qu'il est possible que quelques-uns d'eux indiquent un moyen propre à sauver le navire, ou au moins le chargement ou la majeure partie de ce chargement, et qui auroit échappé à l'expérience ou à la pénétration d'esprit du capitaine.

L'article de loi dont il s'agit en ce moment, semble,

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 241. Le capitaine ne peut abandonner son navire pendant le voyage, pour quelque danger que ce soit, sans l'avis des officiers et principaux de l'équipage; et, en ce cas, il est tenu de sauver avec lui l'argent et ce qu'il pourra des marchandises les plus précieuses de son chargement, sous peine d'en répondre en son propre nom.

Si les objets ainsi tirés du navire sont perdus par quelque cas fortuit, le capitaine en demeurera déchargé.

tel qu'il est conçu, n'imposer d'autre responsabilité au capitaine que celle de l'argent et des marchandises les plus précieuses qu'il auroit négligé de sauver avec lui dans le cas où les principaux de l'équipage auroient été, ainsi que lui, de l'avis d'abandonner le navire.

On croit pouvoir assurer cependant que l'intention du législateur n'a pas été que la responsabilité du capitaine n'ait lieu qu'à l'égard de l'abandon de ces effets qu'il auroit dû sauver avec lui, mais que le législateur veut aussi que la même responsabilité retombe sur le capitaine quant au navire, et au chargement dans le cas où, contre l'avis des gens de l'équipage, il auroit abandonné son navire, et auroit ainsi en quelque façon, forcé l'équipage à en faire autant, ou l'auroit laissé sans commandement, quel qu'ait été d'ailleurs le sort de ce bâtiment. Ainsi, dans le cas d'abandon du navire de la part du capitaine contre l'avis de son équipage, qu'il auroit entraîné par lâcheté à en faire autant, il sera responsable du navire et des marchandises. Si le capitaine a abandonné seul son navire, et qu'il vienne à périr, il sera également responsable, si le navire est sauvé seul par l'équipage resté, des marchandises perdues, et présumées ne l'avoir été que par sa faute.

Il n'y a pas moyen d'entendre autrement cet article, sinon il faudroit accuser le législateur d'un oubli dont il n'étoit pas capable, ou plutôt lui en imputer exprès un qu'il n'a pas commis, et dont la prétendue preuve n'existeroit que dans la manière de lire le texte de la loi, et dans la subtilité de l'application de la peine prononcée à une seule des deux dispositions dont il s'agit, tandis qu'il doit être clair, pour tout homme de bonne foi, que cette peine est applicable à chacune d'elles.

La loi ne dit pas que le capitaine, abandonnant son navire, doit sauver ses papiers ou son registre au moins, parce que, par honneur personnel, il sera toujours de son intérêt de les représenter.

On le croit du moins; en conséquence on croit pouvoir recommander à tout capitaine de ne jamais négliger de les sauver aussi.

Capitaine doit, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, faire viser son registre.

La loi veut, comme on l'a vu, que le capitaine, avant son départ d'un port étranger ou des colonies, envoie d'avance à ses propriétaires, un compte signé de lui, contenant l'état de son chargement, etc. La loi a encore pris d'autres précautions pour assurer les propriétaires ou chargeurs de la bonne conduite du capitaine dans ses fonctions.

Indépendamment du journal du voyage inscrit sur le registre du capitaine, la loi veut que dans les vingt-quatre heures de son arrivée, c'est-à-dire, aussitôt qu'il est abordé au lieu de sa destination, il fasse viser son registre, c'est-à-dire, qu'il le fasse clorre quant au voyage exécuté, et qu'en même temps il fasse, à part, un rapport exprès contenant le lieu et le temps de son départ, la route qu'il a tenue, les hasards qu'il a courus, les désordres arrivés dans le navire et toutes les circonstances remarquables de son voyage.

Ce rapport doit être fait au greffe et devant le président du tribunal de commerce, dans les lieux où il en existe.

Où il n'y en a pas, devant le juge de paix qui doit envoyer ce rapport au tribunal de commerce, où il doit, dans l'un ou l'autre cas, rester déposé (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 242. Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, de faire viser son registre, et de faire son rapport.

Le rapport doit énoncer,

Le lieu et le temps de son départ;

La route qu'il a tenue;

Les hasards qu'il a courus;

Les désordres arrivés dans le navire, et toutes les circonstances remarquables de son voyage.

243. Le rapport est fait au greffe devant le président du tribunal de commerce.

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, le rapport est fait au juge de paix de l'arrondissement.

Le juge de paix qui a reçu le rapport, est tenu de l'envoyer, sans délai, au président du tribunal de commerce le plus voisin.

Dans l'un et l'autre cas, le dépôt en est fait au greffe du tribunal de commerce.

D'après ces dispositions de la loi, rapprochées l'une de l'autre, il est clair que le registre du capitaine doit être visé, ou par le président du tribunal de commerce, ou par le juge de paix.

Il doit être clair aussi que le rapport dont il est question doit être fait par écrit, et signé du capitaine, et de l'un ou l'autre des magistrats devant lesquels il est fait.

Lorsque la loi dit que le rapport sera fait *devant* le président du tribunal de commerce, ou devant le juge de paix, il ne faut pas entendre qu'il leur sera présenté rédigé d'avance, mais bien qu'il doit être écrit en leur présence, non à l'aide du registre, mais de mémoire et de conscience.

Si le législateur eût voulu qu'il en fût autrement, il l'auroit dit.

Il n'a pas dit que le capitaine donneroit la copie de son registre : le registre ne doit donc pas suppléer à la mémoire ni à la conscience du capitaine.

Le capitaine n'ayant, dans le cours de son voyage, qu'un seul point d'attention qui l'ait occupé, ou du moins qui ait dû l'occuper, l'intérêt de ses propriétaires et des chargeurs, et le bien du service, ne doit avoir aucun besoin de son registre pour faire son rapport.

Ce rapport n'a pour objet que de servir de contrôle de vérification accidentelle, et, au besoin, du registre du capitaine. Ce n'est que dans cette vue que le dépôt en est ordonné au greffe du tribunal de commerce.

S'il n'étoit que le relevé de ce registre, le but que s'est proposé le législateur seroit manqué.

C'est aux magistrats devant lesquels ce rapport doit être fait, c'est-à-dire, doit être écrit de mémoire et de conscience, comme s'il ne devoit être que verbal, à remplir, en ce qui les concerne, le vœu de la loi. Ce vœu ne présente aucun doute, d'après les explications qu'on en a données et l'application qu'on en a faite. Les unes et l'autre font assez sentir l'importance qui a été attachée à son exécution entière, pour qu'il ne soit pas nécessaire d'insister davantage à cet égard par aucun autre développement de sens et de l'intention dans lesquels il a été écrit et énoncé.

Les magistrats préposés pour recevoir ce rapport et viser le registre du capitaine, ne doivent jamais oublier de dater l'un et l'autre du jour où ils auront été faits.

Cette date est infiniment importante, et quant au capitaine lui-même, et quant aux intéressés dans le navire et au chargement.

Si le registre est présenté et le rapport fait à temps par le capitaine, la foi lui sera due par la force légale, soit pour ou contre.

Si cette présentation du registre ou rapport est fait à tard, il y aura toujours lieu de soupçonner de mauvaise foi le capitaine, et souvent ce retard servira à le prouver.

Dans l'un ou l'autre cas, les magistrats doivent, par l'exactitude de ces dates, toujours donner la preuve de la plus parfaite impartialité.

Les dispositions des deux articles précédens, ne sont applicables qu'au cas où le navire arrive dans un port français, ou des îles, ou autres établissemens de l'empire, éloignés ou non.

Capitaine abordant dans un port étranger, à qui doit-il faire son rapport?

Si le capitaine aborde dans un port étranger, il est tenu de se présenter au consul de France, de lui faire un rapport, et de prendre un certificat constatant l'époque de son arrivée et de son départ, l'état et la nature de son chargement (1).

Aborder signifie ici aussi bien arriver au lieu de sa destination, que se réfugier pour quelqu'accident que ce soit dans tout autre, tel que pour interdiction de commerce avec le port de destination, poursuite de pirates ou de l'ennemi, ou pour chargement ou déchargement partiels de marchandises.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 244. Si le capitaine aborde dans un port étranger, il est tenu de se présenter au consul de France, de lui faire un rapport, et de prendre un certificat constatant l'époque de son arrivée et de son départ, l'état et la nature de son chargement.

Si l'on aborde dans un port étranger, comme lieu de destination, point de doute que le capitaine ne doive observer, dans ce cas, tout ce qui lui est prescrit par l'article précédent à son arrivée dans un port français.

Si le législateur ne le dit pas, c'est parce que toutes les dispositions générales se relient à tous les cas particuliers auxquels elles s'appliquent; l'article 242, dont il a été ci-devant question, ne porte qu'une disposition générale quant à l'arrivée à destination d'un navire dans un port quelconque.

L'article 243 particularise pour les possessions françaises seulement, ce que doit faire le capitaine.

L'article 244 généralise pour les ports étrangers ce que l'article 242 prescrit pour cette arrivée à destination.

Si le capitaine aborde, d'arrivée à destination, dans un port étranger, *il est tenu de se présenter au consul de France*. Cette seule disposition, en cas d'arrivée à destination, emporte le surplus de ce que prescrit l'article 242.

Le capitaine du navire qui aborde dans ce port, comme lieu de destination, doit présenter au consul son registre pour le viser, et lui faire son rapport qui doit rester déposé à son secrétariat.

Sous le nom général de consul, il faut comprendre les vices-consuls, et même leurs chanceliers, qui seuls les représentent dans quelques endroits, ou par *interim* en cas d'empêchement ou d'absence, et tous autres exerçant leurs fonctions par commissions particulières et légales.

Les mêmes motifs de l'exécution des formalités prescrites par l'article 242 existent, en cas d'arrivée du navire à destination dans un port étranger comme pour son arrivée dans un port français.

Ces formalités sont prescrites à son arrivée dans un port français ou étranger, pour la sûreté des chargeurs étrangers, comme pour celle des chargeurs français; elles doivent avoir lieu pour l'arrivée dans un port étranger, pour celle des chargeurs français et des chargeurs étrangers.

L'abord dans un port étranger n'ayant lieu que par accident, et non à cause de destination, le capitaine d'un navire doit de même se présenter au consul, lui faire un rapport écrit et signé, et prendre de ce magistrat, délégué dans les pays étrangers pour y suppléer les tribunaux de commerce et y exercer toutes les fonctions du gouvernement quant aux personnes de sa nation, un certificat constatant l'époque de son arrivée et de son départ du même lieu; l'état et la nature de son chargement lors de son arrivée dans ce port, et lors de son départ de ce port.

Ce certificat a pour objet de constater pour ou contre le capitaine et les intéressés au chargement, la manière dont ce capitaine se sera conduit dans le cours de son voyage, de vérifier s'il n'a en rien abusé de la confiance qui lui est accordée, s'il n'existe pas déjà des avaries qu'on puisse lui reprocher, ou qu'on ne doive attribuer qu'aux vices des choses chargées ou à des accidens inséparables de tous transports par mer; de constater pour l'intérêt des propriétaires du navire, dans le cas de chargement incomplet à son arrivée, la nature et l'espèce de chargement qu'il y auroit pris.

Dès-lors ce certificat ne doit être donné, quant à toutes ces circonstances, dont il doit faire mention, qu'en connoissance de cause et non d'après une déclaration simple de ce capitaine.

Ce certificat est le contrôle de la déclaration qu'il aura faite aussitôt son abord ou à son départ, si elle est vraie, ou la rectifiera si elle est infidèle.

Il en doit être donné un à l'arrivée du capitaine, et non à son départ.

La déclaration du capitaine doit être faite dans le cas d'arrivée à destination, ou non, dans les vingt-quatre heures de l'abordage; quoique l'article 244 ne prescrive pas ce délai, il est certain, qu'à cet égard, l'article 242 s'y relie immédiatement.

S'il en étoit autrement, il est une infinité de fraudes que pourroient se permettre quelques capitaines.

Capitaine qui relâche en route, doit, quelque part que ce soit, déclarer la cause de cette relâche.

Dans le cours d'un voyage par mer, un navire peut avoir besoin d'acheter des vivres ou de se procurer de l'eau; il peut arriver aussi qu'il lui soit survenu quelques dommages qu'il soit nécessaire de réparer, ou que, surpris par un mauvais temps, il craigne de ne pouvoir résister à la tempête ou aux grosses lames dont il seroit assailli en pleine mer. Dans de telles circonstances, il peut relâcher, c'est-à-dire, interrompre le cours de son voyage, en relâchant dans le plus prochain port ou havre.

Les ports sont des lieux qui offrent aux bâtimens de mer une retraite à l'abri des vents, des tempêtes et des lames, des vagues. Ceux placés dans les sinuosités des rivières, près de leur embouchure, près du lieu où elles se jettent à la mer, sont des ports de rivières; s'ils ne sont qu'un enfoncement de la mer entre les terres, ils sont ports de mer.

Les havres sont des lieux retirés qui communiquent à la grande mer, mis à couvert des grands vents par de hautes terres environnantes, sans que ses lames puissent s'y propager; ils servent, à cause de cet avantage, de retraite aux navires.

Un havre offre aux navires plus de sûreté qu'une rade, mais moins de tranquillité qu'un port.

Si, pendant un voyage, un navire est *obligé* de relâcher dans un port français, il est tenu de déclarer au président du tribunal de commerce, ou au juge de paix du canton, les causes de sa relâche.

Si la relâche *forcée* a lieu dans un port étranger, c'est au consul français ou au magistrat du lieu, que cette déclaration doit être faite (1).

D'après ces dispositions de la loi, il faut d'abord conclure, 1° que jamais aucun capitaine de navire ne

(1) *Code de Comm.*
Art. 245. Si, pendant le cours du voyage, le capitaine est obligé de relâcher dans un port français, il est tenu de déclarer au président du tribunal de commerce du lieu les causes de sa relâche.

doit interrompre le cours de son voyage, à moins qu'il n'y soit réellement *obligé* par intérêt de conservation du navire, de son chargement, et de l'équipage (des hommes dont il est monté).

2° Qu'il ne doit relâcher dans aucun port étranger, qu'il n'y soit *forcé*.

Aucun capitaine ne doit relâcher dans un port, sans y être *obligé*, parce que l'une de ses obligations essentielles est de ménager, pour l'intérêt des propriétaires de son navire, et en même temps pour celui des chargeurs, le temps, et de n'en employer, autant qu'il est possible, que juste ce qu'il en faut pour son voyage, et non à ses plaisirs ou à son agrément.

Il ne doit relâcher dans un port étranger, que lors qu'il y est forcé, parce qu'il peut s'y trouver exposé à des accidens qu'il ne doit jamais craindre dans aucun port de sa nation;

Parce que de l'instant de son départ à celui de sa relâche dans un port étranger, il peut arriver que la guerre ait été déclarée entre les deux nations, sans qu'il ait été possible de l'en avertir, et que conséquemment il est, ou à tout moment, possible qu'il se trouve arrêté et saisi par un ennemi, dans un lieu où il croyoit ne trouver que des amis ou des alliés.

L'une ou l'autre déclaration des causes de relâche doit être faite par écrit, et non pas verbalement.

Toute déclaration de relâche a pour objet, quand au capitaine, d'en établir la légitimité vis-à-vis des propriétaires et des chargeurs, et de leur ménager le moyen de vérifier, s'ils le veulent par la suite, si cette relâche avoit ou non une cause au moins plausible, et dont on ne doive faire aucun reproche au capitaine.

A l'égard du magistrat auquel cette déclaration doit être faite, elle a pour objet de vérifier si la cause de cette relâche est admissible, ou si elle n'est qu'un prétexte de se procurer du repos, quelqu'agrément

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, la déclaration est faite au juge de paix du canton.

Si la relâche forcée a lieu dans un port étranger, la déclaration est faite au consul de France, ou, à son défaut, au magistrat du lieu.

extraordinaire, et encore de veiller à ce que le capitaine n'abuse en rien de cette relâche, contre l'intérêt des propriétaires du bâtiment ou des chargeurs; ce dont le magistrat, qui a reçu cette déclaration, doit tenir note exprès et ensuite sur le même papier sur lequel elle aura été donnée.

Dans le cas d'aucun abus de relâche de la part du capitaine, le magistrat qui en a reçu la déclaration doit faire toutes les diligences qui sont en son pouvoir pour le faire cesser.

Donner un autre sens aux dispositions de la loi dont il s'agit, ce seroit se tromper.

Dans le cas où un capitaine auroit abandonné son navire contre l'avis de ses officiers et principaux de son équipage, ce sera à l'officier qui le suit en rang, étant à bord du navire, à faire les rapports ou déclaration, et à observer toutes les autres formalités relatives prescrites par les articles 243 et 244 (pages 333 et 335) ci-devant rapportés.

En cas de Naufrage, que doit faire le Capitaine, soit qu'il s'en soit sauvé seul ou avec plusieurs ?

Sous prétexte de naufrage, il seroit possible à tout capitaine, si la loi n'y avoit pourvu, d'en imposer souvent à ses propriétaires et à ses chargeurs.

Au cas d'un naufrage (de bris d'un navire en mer), la loi veut que le capitaine qui s'est sauvé seul ou avec partie de son équipage, soit tenu d'en faire son rapport devant le juge du lieu, ou, à défaut de juge, devant toute autre autorité civile, et d'en lever expédition.

Le juge, ou tout autre devant lequel aura été fait ce rapport, devra le vérifier au moyen de l'interrogatoire qu'il fera subir aux gens de l'équipage, et même aux passagers, s'il en est qui se soient sauvés avec lui.

Les rapports de naufrage non vérifiés, lorsqu'ils pouvoient l'être, ne seront point admis pour la décharge du capitaine : la preuve des faits contraires est réservée aux parties (1).

---

(1) *Code de Comm.*
Art. 246. Le capitaine qui a fait naufrage, et qui s'est sauvé

Dans le cas de rapport de naufrage non vérifié, lorsqu'il auroit pu l'être, la peine portée par l'article 241 (*voyez* page 331), contre le capitaine qui a abandonné son navire, sans prendre l'avis des officiers et principaux de son équipage, lui sera applicable, sauf l'action criminelle, si elle peut ou doit avoir lieu.

Lorsque la loi dit que le capitaine qui se sera sauvé seul, ou avec partie de son équipage, en cas de naufrage, est tenu de se présenter devant le juge ou toute autre autorité civile, et *d'y faire son rapport*, il faut en conclure que ce rapport ne doit pas plus que celui dont il est parlé en l'article 242 (*voyez* page 333), être rédigé d'avance, ni dans un temps éloigné de celui où le capitaine seul, ou ceux qui se seroient sauvés avec lui, auroient gagné la terre.

Il est de l'intérêt du capitaine de se présenter le plus tôt possible, après avoir pris terre, devant qui doit recevoir ce rapport, et au lieu le plus près du bord de la mer qu'il aura touché.

Ce rapport doit être écrit par le capitaine, en présence de celui auquel il doit être rendu, et hors de celle de ceux qui doivent servir à le vérifier, et être signé de lui.

Les preuves des faits contraires, contenues au rapport du capitaine sur naufrage, sont réservées, parce qu'il est possible de supposer un naufrage ; parce qu'il n'est pas impossible, en cas de supposition de cet accident, d'acquérir de manière ou d'autre, avec le temps, la preuve du contraire.

C'est pour cela qu'on estime que l'obligation particulière et nominativement imposée par la loi, au capitaine, de faire son rapport de naufrage, et à celui qui l'aura reçu, d'interroger tous ceux qui se seront sauvés

---

seul ou avec partie de son équipage, est tenu de se présenter devant le juge du lieu, ou, à défaut de juge, devant toute autre autorité civile, d'y faire son rapport, de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se seroient sauvés, et se trouveroient avec lui, et d'en lever expédition.

247. Pour vérifier le rapport du capitaine, le juge reçoit l'interrogatoire des gens de l'équipage; et, s'il est possible, des passagers, sans préjudice des autres preuves.

Les rapports non vérifiés ne sont point admis à la décharge du capitaine, et ne font point foi en justice, excepté dans le cas où le capitaine naufragé s'est sauvé seul dans le lieu où il a fait son rapport.

La preuve des faits contraires est réservée aux parties.

avec le capitaine, s'étend d'une part quant au fait du naufrage, à tous ceux qui s'en seront sauvés, c'est-à-dire, que tous, quelque part qu'ils aient pris terre, doivent faire au juge ou autre autorité du lieu le plus prochain du bord de la mer auquel ils seront parvenus, la même déclaration, ou plutôt le même rapport que celui prescrit au capitaine.

D'une autre part, tout homme sauvé du même naufrage, et ayant abordé dans le lieu où le rapport du capitaine aura été fait, doit y être entendu et même interrogé par celui qui aura reçu ce rapport.

Capitaine, quelque part qu'il aborde, ne doit décharger aucune marchandise, de péril imminent, avant d'avoir fait son rapport.

On vient de voir que la loi veut que le capitaine, à son arrivée au lieu de destination, ou soit qu'il aborde ou relâche dans un lieu quelconque, doit aussitôt faire son rapport ou sa déclaration. On a vu pour quels motifs il lui est enjoint de faire ces rapports ou déclarations; le délai très-court qui lui est donné pour faire l'un ou l'autre, a pour objet surtout de ne pas lui donner le temps de mettre à terre des marchandises qu'il auroit transportées pour son compte à l'insu de ses propriétaires, ou de vendre à son profit et en cachette d'autres marchandises. Mais le législateur n'a pas cru devoir s'en tenir à cette simple précaution pour arrêter cette fraude ; il défend à tout capitaine, par une disposition expresse, de décharger aucune marchandise, hors le cas de péril imminent, avant d'avoir fait son rapport, à peine de poursuites extraordinaires contre lui (1).

Dans les cas de périls imminens, et qui surviennent assez souvent, même à l'entrée des ports ou havres, la décharge des marchandises, avant d'être arrivé et d'avoir fait son rapport, est un devoir pour le capitaine, quand ce ne seroit que pour éviter de très-fortes avaries aux marchandises.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 248. Hors les cas de péril imminent, le capitaine ne peut décharger aucune marchandise avant d'avoir fait son rapport, à peine de poursuites extraordinaires contre lui.

Par exemple, l'échouement du navire étant devenu inévitable, il est du devoir du capitaine de faire décharger avant, s'il le peut, toutes les marchandises que l'eau de la mer pourroit avarier, gâter en entrant dans le navire.

Toute décharge de marchandises dans ce cas, ou dans le cas de bris ou perte du vaisseau qui peut également avoir lieu à l'entrée des ports ou havres, ou en rivières conduisant à des ports, ne peut avoir aucun inconvénient, puisque de suite le capitaine comprendra l'un ou l'autre de ces événemens dans son rapport, et ne pourra abuser de rien, ou être surveillé, surpris et puni s'il se le permet.

Les poursuites extraordinaires, c'est-à-dire, au criminel, permises contre le capitaine pour le cas ci-dessus déterminé, pourront être exercées contre lui à tous instans.

Dès qu'il aura déchargé des marchandises sans avoir fait son rapport, la présomption de fraude existera contre lui; ce sera à lui à la détruire.

Qu'il la détruise ou non, les frais au moins seront pour lui, parce qu'il sera seul cause qu'on les lui aura faits, et que la loi autorise à les lui faire.

Vivres manquans, Capitaine peut obliger ceux qui en ont en particulier de les mettre en commun.

Il peut arriver en pleine mer, et le cas n'est pas rare, que les vivres viennent à manquer, et que plusieurs des gens de l'équipage aient encore, à part, des provisions particulières.

Dans cette position, le capitaine, en prenant l'avis des principaux de l'équipage, pourra contraindre ceux qui auront ces vivres en particulier, de les mettre en commun, à la charge de leur en payer la valeur (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 249. Si les victuailles du bâtiment manquent pendant le voyage, le capitaine, en prenant l'avis des principaux de l'équipage, pourra contraindre ceux qui auront des vivres en particulier de les mettre en commun, à la charge de leur en payer la valeur.

Ici le salut commun l'emporte sur l'intérêt particulier ; mais aussi lorsque la loi dit que la valeur de ces vivres sera payée à celui qui les livrera pour le salut de tous, il faut croire que le législateur a voulu que ce paiement lui soit fait sur-le-champ, s'il est possible, ou au moins au premier endroit où il pourroit avoir l'occasion de refaire ses provisions particulières.

Des Actes de l'État civil, Naissance et Décès en mer.

En outre de toutes les obligations ou devoirs imposés aux capitaines de navires, par le Code de Commerce, il en est d'autres que leur impose aussi le Code Napoléon, relatifs aux actes de l'état civil qui intéressent les familles des gens de leur équipage, ou les passagers qu'ils peuvent avoir à bord (dans leurs navires).

Ces actes sont ceux de décès et ceux de naissance, et encore les testamens de tous ceux qui se trouvent dans un navire.

Naissance en mer, comment constatée ?

Code Napoléon, art. 59. « S'il naît un enfant pendant un voyage de mer, l'acte de naissance sera dressé dans les vingt-quatre heures en présence du père s'il est présent, et de deux témoins pris parmi les officiers du bâtiment, ou, à leur défaut, parmi les hommes de l'équipage : cet acte sera rédigé par le capitaine, maître ou patron du navire : cet acte sera inscrit à la suite du rôle d'équipage.

Art. 60. » Au premier port où le bâtiment abordera, soit de relâche, soit pour toute autre cause que celle de son désarmement, les capitaine, maître ou patron seront tenus de déposer deux expéditions authentiques des actes de naissance qu'ils auront rédigés, savoir, dans un port français au bureau du préposé à l'inscription maritime, et dans un port étranger, entre les mains du consul.»

La loi ne détermine pas de quelle manière les deux expéditions que doit déposer le capitaine, maître ou patron de navire, seront rendues *authentiques*.

On croit qu'il n'y aura pas d'autre moyen d'y par-

venir, que d'intituler chacune de ces deux expéditions d'extrait du rôle d'équipage de *tel* ou *tel* bâtiment;

De copier ensuite l'acte de naissance conforme à ce registre, et de rapporter les signatures qui y auront été apposées;

Lesquelles expéditions seront également signées par le capitaine et les maires qui auront signé comme témoins, et même du père, s'il est à bord, le tout en présence du préposé à l'inscription maritime, auquel le rôle d'équipage et l'acte seront représentés.

Ces expéditions collationnées par le préposé à l'inscription maritime, seront par lui certifiées, comme les ayant collationnées lui-même et les ayant vu signer pour expéditions par les personnes ci-dessus désignées.

Il n'y a pas, on le pense du moins, d'autre moyen de donner à ces expéditions l'authenticité que la loi veut qu'elles aient.

Art. 61. « A l'arrivée du bâtiment dans le port du désarmement, le rôle d'équipage sera déposé au bureau du préposé à l'inscription maritime. »

Décès en mer, comment constaté?

Code Napoléon, art. 86. « En cas de décès pendant un voyage de mer, il en sera dressé acte dans les vingt-quatre heures en présence de deux témoins pris parmi les officiers du bâtiment, ou, à leur défaut, parmi les hommes de l'équipage; cet acte sera rédigé par le capitaine, maître ou patron du navire.

» L'acte de décès sera inscrit à la suite du rôle de l'équipage.

Art. 87. » Au premier port où le bâtiment abordera, soit de relâche, soit pour toute autre cause que celle de son désarmement, le capitaine, maître ou patron qui aura rédigé l'acte de décès, sera tenu d'en déposer deux expéditions, conformément à l'article 60. (*Voyez* cet article plus haut, *naissance en mer.*)

» A l'arrivée du bâtiment dans le port du désarmement, le rôle d'équipage sera déposé au bureau du préposé à l'inscription maritime. »

Des Testamens faits en mer.

Code Napoléon, art. 988. « Les testamens faits sur mer, dans le cours d'un voyage, pourront être reçus à bord des bâtimens de commerce par l'écrivain du navire ou celui qui en fait les fonctions, l'un ou l'autre, conjointement avec le capitaine, le maître ou le patron, ou, à leur défaut, avec ceux qui les remplacent.

» Dans ces cas les testamens devront être reçus en présence de deux témoins.

Art. 989. » Sur les bâtimens de commerce, le testament du capitaine, maître ou patron, ou celui de l'écrivain, pourra être reçu par ceux qui viennent après eux dans l'ordre du service, en se conformant pour le surplus aux dispositions de l'article précédent.

Art. 990. » Dans tous les cas il sera fait un double original des testamens mentionnés aux deux articles précédens.

Art. 991. » Si le bâtiment aborde dans un pays étranger, dans lequel se trouve un consul, ceux qui l'auront reçu, seront tenus de déposer l'un des originaux clos et cacheté entre les mains de ce consul. »

Si le testament est cacheté ou clos, de manière à ne pouvoir être lu, il devra donc porter sur l'enveloppe, sac ou boîte, l'énonciation que ce qui y est renfermé est le testament de *tel*, tous ses noms étant portés dans cette énonciation de *tel* endroit, département et arrondissement de justice de paix; autrement le ministre ne pourroit remplir l'obligation qui lui est imposée.

Art. 992. « Au retour du bâtiment en France, soit dans le port de l'armement, soit dans un port autre que celui de l'armement, les deux autres originaux du testament également clos et cachetés, ou l'original qui resteroit, si, conformément à l'article précédent, l'autre avoit été déposé pendant le cours du voyage, seront remis au bureau du préposé de l'inscription maritime.

Art. 993. » Il sera fait mention sur le rôle du bâtiment, à la marge du nom du testateur, de la remise qui aura été faite des originaux du testament, soit

entre les mains du consul, soit au bureau d'un préposé de l'inscription maritime. »

Cette mention ne devra-t-elle pas être faite et signée par l'officier ou préposé qui aura reçu le dépôt? On croit pouvoir affirmer qu'il n'en peut être autrement, quoique la loi ne s'en explique pas.

Cette mention existante dans cette forme, servira également à constater que le dépôt en a été fait, et à parer à toute suppression.

On croit même que dans ce cas le dépositaire devra faire mention de ceci sur l'enveloppe du testament qui lui aura été déposé.

Art. 995. « Les dispositions ci-dessus seront communes aux testamens faits par les simples passagers, qui ne feront point partie de l'équipage.

Art. 996. » Le testament fait sur mer en la forme prescrite par l'article 988 (ci-dessus), ne sera valable qu'autant que le testateur mourra en mer, ou dans les trois mois après qu'il sera descendu à terre, et dans un lieu où il aura pu le refaire dans les formes ordinaires.

Art. 997. » Le testament fait sur mer ne pourra contenir aucune disposition au profit des officiers du navire, s'ils ne sont parens du testateur.

Art. 998. » Ce testament sera signé par le testateur et par ceux qui l'auront reçu. »

Si le testateur déclare qu'il ne sait, ou ne peut signer, il sera fait mention de sa déclaration, ainsi que de la cause qui l'empêche de signer.

Dans le cas où la présence de deux témoins est requise, le testament sera signé au moins par l'un d'eux, et il sera fait mention de la cause pour laquelle l'autre n'aura pas signé.

DE L'ENGAGEMENT ET DES LOYERS DES MATELOTS ET GENS DE MER.

L'engagement du capitaine de navire et des gens d'équipage, de pilote, d'écrivain, matelots et autres, ou plutôt les conditions de ces sortes d'engagemens ne peuvent être constatées que de deux manières.

L'une par le rôle d'équipage même, et l'autre par acte à part (1).

C'est sur le rôle d'équipage ou par acte séparé, que toutes les conventions faites entre le propriétaire d'un navire et le capitaine, ou les gens d'équipage, doivent être portées.

Aucune convention verbale ne peut engager ni les uns ni les autres. L'engagement du capitaine ou des gens d'équipage, est, comme tout autre acte obligatoire, soumis au principe général, qu'il ne peut être fait preuve par témoins outre ou contre ce qui y est contenu, par aucun moyen.

C'est aux propriétaires de navires et aux capitaines, aux gens d'équipage, à bien s'entendre entr'eux avant de rien écrire ou signer de relatif à leurs engagemens réciproques.

Capitaine et gens de l'équipage ne peuvent rien charger dans le navire, sans en payer le fret, à moins qu'ils n'en aient la permission des propriétaires.

Si par leur engagement, le capitaine ou autres gens de l'équipage ont droit de charger dans le navire quelque marchandise pour leur propre compte, ils pourront les y charger sans en payer le fret; mais si ce droit ne leur a pas été accordé, ils ne pourront y en charger aucune sans payer le fret, comme tout autre, si le propriétaire du navire ne le leur permet (2).

Toutes les fois que cette permission aura été accordée, à part des conditions portées en l'engagement, il sera toujours mieux qu'elles soient données par écrit; autrement, la défense de rien charger dans le bâtiment pourra être suivie à la lettre.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 250. Les conditions d'engagement du capitaine et des hommes d'équipage d'un navire, sont constatées par le rôle d'équipage, ou par les conventions des parties.

(2) 251. Le capitaine et les gens de l'équipage ne peuvent, sous aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour leur compte, sans la permission des propriétaires et sans en payer le fret, s'ils n'y sont autorisés par l'engagement.

Indemnité des gens d'équipage, quand elle leur est due pour rupture de voyage avant le départ.

Le capitaine et gens d'équipage peuvent être engagés pour un seul voyage, ou au mois, calcul fait de ce qu'un seul voyage peut durer; mais le voyage peut être rompu, c'est-à-dire ne pas avoir lieu, par le fait des propriétaires, ou du capitaine, ou des affréteurs (de la part de ceux qui ont loué le navire).

Si le voyage est rompu, les matelots loués au voyage ou au mois, sont payés des journées par eux employées à l'équipement du navire; ils retiennent pour indemnité les avances reçues.

Si les avances ne sont pas encore payées, ils reçoivent pour indemnité un mois de leurs gages convènus (1).

Le droit des matelots ainsi fixé, ils n'auront rien à exiger de plus.

Le prix des journées par eux employées à l'équipement du navire, leur sera payé pour chacune selon le prix convenu, si la rupture du voyage n'a été prévue par leur engagement, et le prix de journée fixé.

Si le prix de journée n'a pas été fixé, il sera payé au cours du jour.

Si les matelots ont reçu des avances, ils les gardent, la loi est précise à cet égard. Quelles que soient les avances qui devront être faites à un matelot d'après son engagement, il ne peut retenir que ce qui lui en aura été payé lors de la rupture du voyage; s'il a reçu toutes ces avances, il les gardera; s'il n'en a reçu qu'une partie, il n'aura rien autre chose à demander.

Il n'est ici rien statué quant au capitaine, ni quant

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 252. Si le voyage est rompu par le fait des propriétaires, capitaine ou affréteurs, avant le départ du navire, les matelots loués au voyage ou au mois sont payés des journées par eux employées à l'équipement du navire. Ils retiennent pour indemnité les avances reçues.

Si les avances ne sont pas encore payées, ils reçoivent, pour indemnité, un mois de leurs gages convenus.

aux autres principaux d'équipage, parce que la loi, par un article général, qui est le 272 du Code, porte que toutes les dispositions concernant les loyers des matelots, sont communes aux officiers et autres gens de l'équipage.

Ainsi le capitaine, les officiers ou autres gens d'équipage autres que les matelots, seront traités, si le voyage est rompu, et s'ils ont présidé, ou aidé, ou participé en façon quelconque, selon qu'ils peuvent en être tenus à l'équipement du navire, sur le même pied que les matelots.

Auront-ils reçu des avances, ils garderont, pour toute indemnité, ce qui leur aura été payé des avances convenues.

N'ayant reçu aucune avance, ils seront payés à la journée.

Mais sur quel pied? On croit en général que ce sera en proportion de leurs appointemens, s'il n'y a à ce sujet, et le cas de rupture du voyage ayant été prévu par leur engagement, aucune convention contraire.

Cependant il est possible qu'il existe des usages contraires à cette opinion ; dans ce cas, on suivra ces usages.

Voyage commencé et rompu, quelle indemnité est due aux gens de l'équipage.

La rupture d'un voyage peut arriver, le voyage étant commencé ; dans ce cas, les matelots loués au voyage sont payés de tous leurs loyers, comme s'ils avoient fait le voyage.

Les matelots loués au mois, reçoivent leurs loyers à raison du temps qu'ils ont servi, et en outre, pour indemnité, la moitié de leurs gages pour le reste de la durée présumée du voyage pour lequel ils étoient engagés.

Les matelots loués au voyage ou au mois, reçoivent, en outre, leur conduite de retour jusqu'au lieu du départ du navire, à moins que le capitaine, les propriétaires ou affréteurs, ou l'officier de l'administration

(de la marine) ne leur procurent leur embarquement sur un autre navire revenant au lieu de ce départ (1).

Donc les matelots loués au mois, c'est-à-dire à tant par mois, recevront d'abord leurs loyers de ce qui leur en reviendra par chaque jour qu'ils auront été employés, et dans la proportion de leurs loyers par mois, divisée jour par jour.

Par exemple, un matelot loué à raison de 15 fr. par mois, le voyage ayant été interrompu, le vingtième jour du voyage, recevra 10 fr.

Plus, pour indemnité, la moitié de ses gages, pour le reste de la durée présumée du voyage.

Dès-lors le voyage étant présumé devoir être de quatre mois, ce qui feroit 50 fr. pour le matelot, il lui en sera payé 25 pour indemnité, et de même en proportion de ce qui lui seroit dû, si le voyage étoit présumé devoir être d'une plus longue durée.

A l'égard du prix de conduite de retour, il dépendra des moyens indispensables pour l'opérer : s'il peut être fait par terre, il sera payé au matelot une somme suffisante, à tant par chaque jour, calculée sur l'éloignement du lieu où il doit se rendre, et du chemin qu'il est ordinairement possible à tout homme de faire dans un seul jour, selon son rang ou l'usage de la marine marchande.

Le prix de journée pour voyage de retour par terre, pourra au surplus être fixé de gré à gré.

Le retour se faisant par mer, son prix, si le matelot

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 252. Si la rupture arrive après le voyage commencé, les matelots loués au voyage sont payés en entier aux termes de leur convention.

Les matelots loués au mois reçoivent leurs loyers stipulés pour le temps qu'ils ont servi, et en outre, pour indemnité, la moitié de leurs gages pour le reste de la durée présumée du voyage pour lequel ils étoient engagés.

Les matelots loués au voyage ou au mois, reçoivent en outre leur conduite de retour jusqu'au lieu du départ du navire, à moins que le capitaine, les propriétaires ou affréteurs, ou l'officier d'administration ne leur procurent leur embarquement sur un autre navire revenant audit lieu de leur départ.

est obligé de le payer, sera celui qu'il aura fait avec le capitaine, maître ou patron du navire pour le ramener par cette voie.

Reste à savoir si le matelot resté ainsi sans emploi, aura le choix ou non, du moyen de retourner. On croit que si la dépense qu'occasionneroit le retour par l'une ou l'autre voie, de terre ou de mer, n'est pas plus coûteuse, il devra en avoir le choix, sinon que ce choix appartiendra à celui qui devra payer cette dépense.

Aux termes de l'article 272 déjà cité un peu plus haut (page 350), il en sera de même pour le capitaine ou tout autre officier, homme d'équipage autre que les matelots.

Si le capitaine ou autres sont engagés au voyage, ils seront payés de tout ce qui leur aura été promis pour ce voyage, comme s'il avoit été mis à fin.

S'ils sont engagés au mois, ils recevront le prix de leurs engagemens en proportion du temps qu'ils auront servi, et en outre la moitié de ce qu'ils auroient eu, si le voyage avoit été mis à fin, selon la durée présumée de ce voyage.

Quant aux frais de leur retour, ils en seront payés selon leurs grades.

Voyage non commencé, interrompu d'autorité, qu'est-il dû aux gens de l'équipage ?

Un voyage peut être rompu ou suspendu contre le gré des propriétaires d'un navire, du capitaine et des affréteurs.

Il peut être empêché, soit à cause d'interdiction du commerce avec le lieu de la destination du navire pour quelque cause que soit, ou le navire être arrêté par ordre du gouvernement avant le voyage commencé.

Dans l'un ou l'autre cas, il n'est dû aux matelots que les journées employées à équiper le bâtiment (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 253. S'il y a interdiction de commerce avec le lieu de la destination du navire, ou si le navire est arrêté par ordre du gouvernement avant le voyage commencé,

Il n'est dû aux matelots que les journées employées à équiper le bâtiment.

Au cas d'interdiction, comme pour celui d'arrêt général des navires par ordre du gouvernement, avant le voyage commencé ; l'un, l'interdiction, peut être nécessaire, comme en temps de peste ou occupation de l'ennemi ; l'autre jugé tel par tout autre motif, dont le gouvernement ne doit compte à personne ; l'un ou l'autre sont des événemens de force majeure, qu'on ne peut ni prévenir, ni empêcher : chacun doit les subir sans se plaindre de personne, et sans recours contre qui que ce soit.

Mais si l'arrêt du navire, par ordre du gouvernement, n'a lieu que par la faute des propriétaires, que comme punition de quelqu'infraction aux lois ;

Si, par exemple, le navire étoit arrêté pour cause d'innavigabilité reconnue depuis les engagemens contractés au mois ou au voyage, tous les engagés n'auront-ils lieu à aucune indemnité? Ne seroit-ce pas alors le cas de leur appliquer les dispositions de l'article 252 (*voyez* page 351), le voyage n'étant alors rompu que par la faute des propriétaires ou du capitaine qui l'auroient affrété, donné à loyer, lorsqu'ils ne le devoient pas ; et qui, peut-être, auroient empêché les engagés de prendre du service sur d'autres bâtimens, et les auroient peut-être ainsi mis dans le cas de n'en plus trouver.

On ne croit pas que dans ce cas l'intention du législateur ait été que les engagés souffrent des fautes d'autrui.

Voyage commencé et rompu par ordre d'une puissance, qu'est-il dû à l'équipage ?

L'interdiction de commerce avec le lieu de la destination d'un navire, ou son arrêt par ordre du gouvernement, peut survenir pendant le cours d'un voyage.

Dans le cas d'interdiction de commerce, les matelots sont payés à proportion de ce qu'ils ont servi.

Dans le cas d'arrêt, les loyers des matelots engagés au mois courent pour moitié pendant le temps de l'arrêt.

Le loyer des matelots engagés au voyage est payé au terme de leur engagement (1).

L'article 292 s'applique ici par rapport au capitaine et officiers, ou autres que les matelots, ainsi qu'à tous les autres cas concernant les loyers des matelots. (*Voyez* cet article page 350.)

Les matelots, au cas d'interdiction de commerce, sont payés à proportion de ce qu'ils auront servi. Cette disposition s'applique à tous matelots, capitaines et autres, quels que soient leurs engagemens.

Dès-lors l'interdiction de commerce ou l'arrêt du navire ayant lieu dans le cours d'un voyage, les propriétaires du navire, ou du moins le capitaine, tenant leur place, et devant calculer leur intérêt, peut congédier ou non les matelots et autres gens de l'équipage.

S'il ne les congédie pas, ils n'ont droit à aucun loyer, au moins tant que dure l'interdiction ou l'arrêt.

Cette disposition de la loi est la même que celle de l'article 253 qui précède ; les motifs sur lesquels elle se base sont les mêmes.

Il n'en est pas ainsi des matelots engagés au mois ou au voyage en cas d'arrêt du navire ; les appointemens de ceux engagés au mois ne courent que pour moitié pendant le temps de l'arrêt.

Les loyers de ceux engagés au voyage sont payés aux termes de leurs engagemens.

Ni les uns ni les autres de ces engagés ne sont plus leurs maîtres ; les engagés au mois sont tenus de servir ; un voyage commencé, tant qu'on les paye, en les payant moitié de leurs loyers, en cas d'arrêt, ils le sont comme le veut la loi ; ils ne peuvent quitter le bâtiment.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 254. Si l'interdiction de commerce ou l'arrêt du navire arrivent pendant le cours du voyage,

Dans le cas d'interdiction, les matelots sont payés à proportion du temps qu'ils auront servi ;

Dans le cas de l'arrêt, le loyer des matelots engagés au mois court pour moitié pendant le temps de l'arrêt ;

Le loyer des matelots engagés au voyage est payé aux termes de leur engagement.

Quant à ceux qui se sont engagés au voyage, ils se sont soumis à l'achever, quelqu'accident qui y survînt; et l'arrêt du navire doit être compris au nombre des accidens auxquels il peut être sujet; aussi, que le voyage soit court ou long, ne souffrent-ils aucune perte, leur engagement est un forfait dont ils doivent supporter les bénéfices comme les charges.

Voyage étant prolongé ou raccourci, comment l'équipage est-il payé?

Un voyage peut être prolongé; s'il l'est, le prix des loyers des matelots engagés au voyage, est augmenté à proportion de la prolongation (1).

Ainsi un navire destiné pour l'Archipel ou îles de la Grèce, au lieu d'y faire sa décharge, va la faire à Constantinople: les loyers des matelots, à partir du lieu de la première destination à Constantinople, seront payés de leurs loyers en raison de leurs engagemens, et à raison de plus de la traversée qu'ils auront faite, comparée à celle pour laquelle ils s'étoient d'abord engagés.

S'il est possible que le voyage soit prolongé, il est aussi possible qu'il soit raccourci. S'il est raccourci, c'est-à-dire si la décharge du navire se fait *volontairement* dans un lieu plus rapproché que celui qui est désigné pour l'affrétement, (par le contrat de louage du navire), il n'est fait aucune diminution des loyers des matelots, quel que soit leur engagement, au mois ou au voyage (2).

Si la décharge ne se fait pas *volontairement*; si, par quelqu'ordre d'une puissance, le capitaine est forcé de décharger ses marchandises dans tout autre lieu que

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 255. Si le voyage est prolongé, le prix des loyers des matelots engagés au voyage, est augmenté à proportion de la prolongation.

(2) Art. 256. Si la décharge du navire se fait volontairement dans un lieu plus rapproché que celui qui est désigné par l'affrétement, il ne leur est fait aucune diminution.

celui de sa destination, ou cette décharge n'aura pour objet qu'un séquestre momentané, alors le retard ne peut être assimilé qu'à un arrêt de navire, et les matelots engagés au mois ou au voyage, doivent être payés ainsi qu'il est réglé par l'article 254. (*Voyez* page 354.)

Si la vente forcée des marchandises, ou la confiscation, est une suite de la décharge involontaire, il faut assimiler cette décharge, on le croit du moins, à une interdiction accidentelle de commerce avec le lieu de destination, survenu pendant le cours du voyage; alors les matelots engagés au mois ou au voyage, doivent être payés comme pour interdiction de commerce pendant le cours du voyage, aux termes du même article 254.

Le capitaine et les officiers, ou autres que les matelots engagés au mois ou au voyage, doivent être payés dans l'un ou l'autre cas prévu par les deux articles qui précèdent, et doivent l'être aussi dans la même proportion et au même titre que les matelots, aux termes de l'article 272 (rapporté page 350).

Capitaine et matelots engagés au profit, que leur est-il dû au cas de rupture, retardement ou prolongation de voyage?

Le capitaine peut naviguer à profit commun (*voyez* page 330). Les matelots peuvent être engagés au profit ou au fret.

S'ils sont ainsi engagés, il ne leur est dû aucun dédommagement, ni journée pour la rupture, le retardement ou la prolongation du voyage occasionnés par force majeure.

Si la rupture, la prolongation ou le retardement arrivent par le fait des chargeurs, les gens de l'équipage ont part aux indemnités qui sont adjugées au navire.

Ces indemnités sont partagées entre les propriétaires du navire et les gens de l'équipage, dans la même proportion que l'auroit été le fret (le prix du loyer du navire).

Si l'empêchement arrive par le fait du capitaine ou des propriétaires, ils sont tenus des indemnités dues aux gens de l'équipage (1).

Il est deux choses à considérer dans cet article. Naviguer au profit est bien différent de naviguer au fret.

Naviguer au profit, pour les matelots comme pour le capitaine et autres qui en ont contracté l'engagement, c'est se soumettre à être payé en qualité de capitaine, ou matelot et autres, à raison du profit qui sera fait sur les marchandises chargées dans le navire, toutes dépenses et frais de voyage prélevés selon la part assignée à chacun d'eux sur le profit, par convention expresse de leur engagement.

Cet engagement ayant lieu, assimile les capitaines, les matelots et autres, à des associés à industrie, mais dont la part dans les bénéfices de la société doit être déterminée.

C'est par cette raison que la loi déclare qu'il ne leur est dû aucun dédommagement ni journée pour la rupture, le retardement ou la prolongation de voyage occasionnés par force majeure; c'est-à-dire, par interdiction de commerce ou arrêt de navire, avant ou après le voyage commencé, ou par naufrage et perte de marchandises dans le cours du voyage, arrivée ou encourue à cause de blocus du port de destination, chasse et poursuite de l'ennemi au-delà.

En qualité d'associés au profit seulement, ils se sont soumis à n'en toucher leur part qu'autant qu'il auroit été effectué : lorsqu'une force majeure s'oppose à ce

---

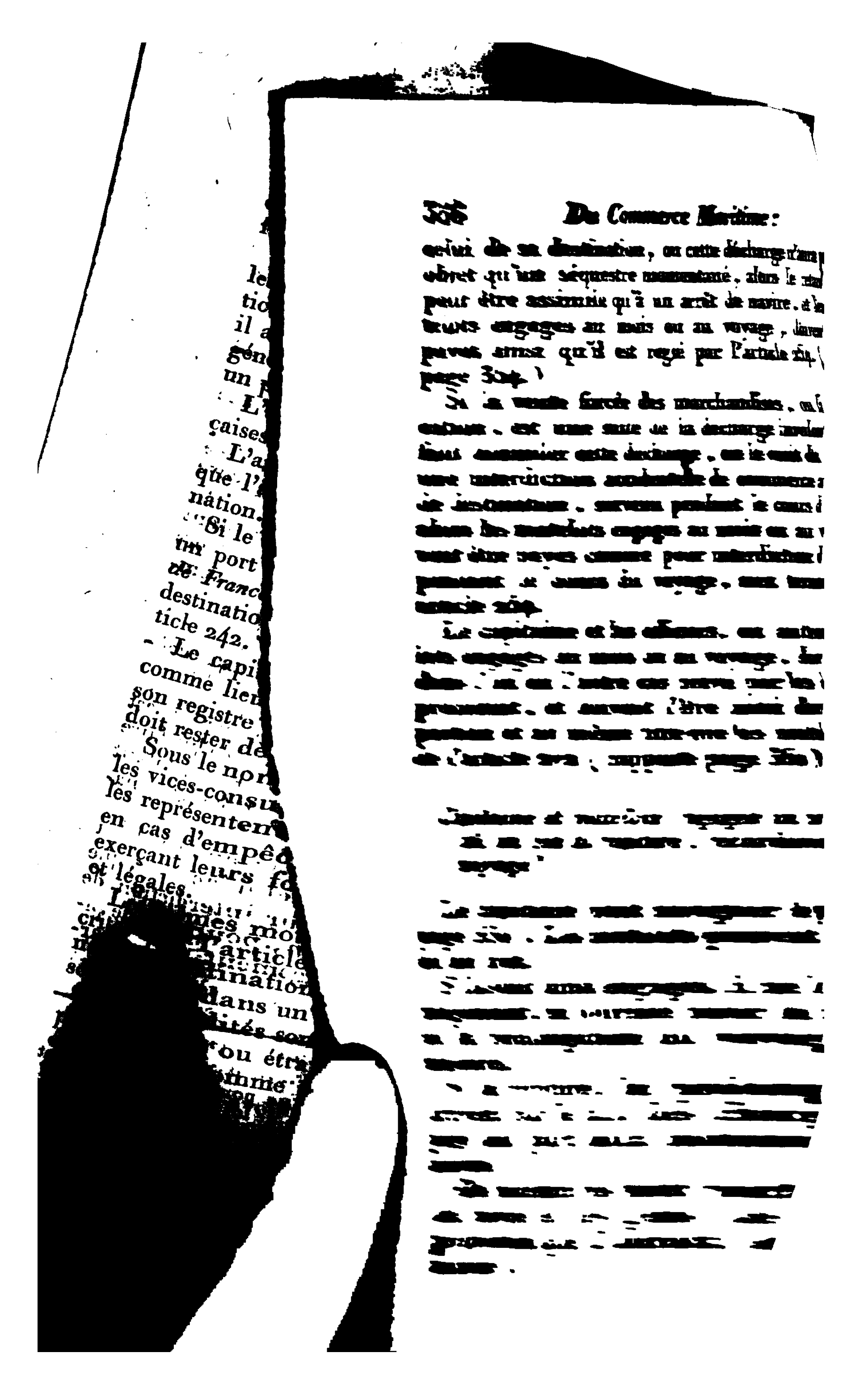
(1) *Code de Comm.*

Art. 257. Si les matelots sont engagés au profit ou au fret, il ne leur est dû aucun dédommagement ni journées pour la rupture, le retardement ou la prolongation de voyage occasionnés par force majeure.

Si la rupture, le retardement ou la prolongation arrivent par le fait des chargeurs, les gens de l'équipage ont part aux indemnités qui sont adjugées au navire.

Ces indemnités sont partagées entre les propriétaires du navire et les gens de l'équipage, dans la même proportion que l'auroit été le fret.

Si l'empêchement arrive par le fait du capitaine ou des propriétaires, ils sont tenus des indemnités dues aux gens de l'équipage.



le
tio
il a
géné
un p
L'
çaises
L'a
que l'
nation.
Si le
un port
de Franc
destinatio
ticle 242.
Le capi
comme lieu
son registre
doit rester de
Sous le nom
les vices-consu
les représentan
en cas d'empêc
exerçant leurs fo
et légales.
Les [illegible] mes mo
[illegible] l'article
[illegible] destination
[illegible] dans un
[illegible] ou étra
[illegible]

celui de sa destination, ou cette décharge n'a [illegible] obtenir qu'un séquestre momentané, alors le [illegible] peut être assimilée qu'à un arrêt de navire, et les [illegible] lots engagés au mois ou au voyage, doivent [illegible] payés ainsi qu'il est réglé par l'article 254 ([illegible] page 304.)

Si la vente forcée des marchandises, ou l[illegible] [illegible]

[illegible]

Si l'empêchement arrive par le fait du capitaine ou propriétaires, ils sont tenus des indemnités dues gens de l'équipage (1).

est deux choses à considérer dans cet article. Navi- au profit est bien différent de naviguer au fret. aviguer au profit, pour les matelots comme pour pitaine et autres qui en ont contracté l'engagement, se soumettre à être payé en qualité de capitaine, atelot et autres, à raison du profit qui sera fait marchandises chargées dans le navire, toutes dé- et frais de voyage prélevés selon la part assignée in d'eux sur le profit, par convention expresse engagement.

ngagement ayant lieu, assimile les capitaines, lots et autres, à des associés à industrie, mais part dans les bénéfices de la société doit être ée.

ar cette raison que la loi déclare qu'il ne leur un dédommagement ni journée pour la rup- retardement ou la prolongation de voyage s par force majeure ; c'est-à-dire, par inter- commerce ou arrêt de navire, avant ou age commencé, ou par naufrage et perte ndises dans le cours du voyage, arrivée ou cause de blocus du port de destination, irsuite de l'ennemi au-delà.

d'associés au profit seulement, ils se sont n toucher leur part qu'autant qu'il auroit lorsqu'une force majeure s'oppose à ce

---

ons.

matelots sont engagés au profit ou au fret, il ne dédommagement ni journées pour la rupture, le prolongation de voyage occasionnés par force

retardement ou la prolongation arrivent par le les gens de l'équipage ont part aux indemnités navire.

nt partagées entre les propriétaires du navire et ge, dans la même proportion que l'auroit été

rive par le fait du capitaine ou des propriétaires, mnités dues aux gens de l'équipage.

loyers seulement sur le fret, à proportion de celui que reçoit le capitaine.

De quelque manière que les matelots soient loués, ils sont payés des journées par eux employées à sauver les débris et les effets naufragés (1).

Le bris d'un navire n'entraîne pas toujours son naufrage; mais souvent aussi le naufrage s'ensuit.

Le bris a lieu sur terre même, près des côtes ou partout ailleurs, lorsque le navire trop poussé par le vent ou les courans, se trouve engagé par la quille trop enfoncée dans la vase, de manière que n'étant plus soutenu perpendiculairement, et ayant moins d'eau d'un côté que de l'autre, il est forcé par son propre poids, et quelquefois par les lames, de se coucher sur son flanc non soutenu, et de se séparer de sa quille, ce qui entraîne ordinairement au bris quelquefois total.

Ou bien le bris peut avoir lieu près de terre ou en pleine mer, le vaisseau étant poussé sur des rochers. Lorsque cet événement a lieu en pleine mer, le bris entraîne toujours le naufrage, et la perte totale du navire et du chargement.

Un navire fait naufrage, lorsque par tempête il est englouti dans sa course, lorsqu'il vient à frapper sur des bancs contre lesquels il se brise, ou lorsqu'il rencontre des hauts fonds sur lesquels il est arrêté et mis en pièces

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 258. En cas de prise, de bris et naufrage, avec perte entière du navire et des marchandises, les matelots ne peuvent prétendre aucun loyer.

Ils ne sont point tenus de restituer ce qui leur a été avancé sur leurs loyers.

259. Si quelque partie du navire est sauvée, les matelots engagés au voyage ou au mois sont payés de leurs loyers échus sur les débris du navire qu'ils ont sauvés.

Si les débris ne suffisent pas, ou s'il n'y a que des marchandises sauvées, ils sont payés de leurs loyers subsidiairement sur le fret.

260. Les matelots engagés au fret sont payés de leurs loyers seulement sur le fret, à proportion de celui que reçoit le capitaine.

261. De quelque manière que les matelots soient loués, ils sont payés des journées par eux employées à sauver les débris et les effets naufragés.

par les lames de la mer, lorsqu'il est jeté sur une côte par les courans et la tempête, ou lorsqu'il y est jeté par ceux qui dirigent ses mouvemens, afin d'éviter un péril plus désastreux.

Les conséquences et les suites du bris ou du naufrage pouvant être plus ou moins funestes au navire et au chargement, c'est pour cela que le législateur a diversement fixé et déterminé les droits des gens d'équipage, quant à leurs loyers et à leurs peines de sauvetage, eu égard au plus ou moins de pertes éprouvées, dans la vue de ne donner lieu à aucune prétention démesurée de l'intérêt personnel et privé à personne.

S'il y a perte entière du navire et des marchandises, les matelots n'ont rien à prétendre au-delà de ce qu'ils ont déjà reçu. Alors chacun supporte sa part du malheur commun dans l'état où il se trouve, et rien n'est plus juste.

Si quelque partie du navire est sauvé, les matelots engagés au voyage, ou au mois, sont payés de leurs loyers échus, sur les débris du navire qu'ils ont sauvés.

Si les débris ne suffisent pas, ou s'il n'y a que des marchandises sauvées, ils sont payés subsidiairement sur le fret.

S'il n'y a que des marchandises sauvées, les loyers de ces matelots ne leur sont payés que sur le fret; en voici la raison: c'est parce que le fret est dû pour les marchandises sauvées, et qu'il seroit injuste de faire payer le fret de ces marchandises, et de ne pas payer en même temps les matelots de leur dû.

Les matelots engagés au fret, ne sont payés que sur le fret, et à proportion de celui que reçoit le capitaine.

Ces matelots ne sont payés que sur le fret, parce que telle a été la condition d'engagement qu'ils ont faite ou acceptée.

Ils ne sont payés sur le fret qu'à proportion de celui que reçoit le capitaine, parce qu'il n'est dû de fret que pour les marchandises sauvées, et que selon leur engagement ils ne doivent avoir part qu'au fret dû, et dans la proportion dont ils sont convenus.

Il n'est pas ici question des matelots engagés au profit, parce que, comme on l'a vu (*page* 356), ils

n'ont point de gages, et ne participent qu'au profit de l'expédition, qui ne peut résulter que du compte de vente des marchandises chargées, et qu'il n'y a pas lieu à ce compte, en cas de bris ou de naufrage, parce qu'il n'y aura aucun gain.

De quelque manière que soient loués les matelots, ils sont payés des journées par eux employées à sauver les débris et les effets naufragés.

Cette disposition s'applique aux matelots comme à tous autres, pour les engager à sauver le plus qu'ils pourront, par intérêt particulier à part, de toute perte dont ils sont exposés à supporter, ou à réparer autant qu'ils le pourront.

Le prix de ces journées se fixe sur celui des lieux où le sauvetage se fait, ou sur celui du lieu du départ.

Ce qui concerne ici les matelots s'applique également au capitaine et autres que les matelots, aux termes de l'article 272. (*Voyez* page 350.)

Matelot malade, aux dépens de qui payé, traité et pansé ?

Les matelots et autres gens d'équipage, de quelque grade qu'ils soient, ne sont toujours engagés qu'à charge d'être nourris, en outre de leurs loyers ou appointemens, et il n'est pas possible qu'il en soit autrement, pour l'ordre, le bien et la régularité du service.

Il doit donc être nourri en santé comme en maladie ; sa nourriture en maladie comprend le traitement qui lui est nécessaire. Un matelot blessé est en état de maladie, mais le traitement d'un blessé est bien plus coûteux que sa nourriture seule ; le matelot peut avoir été blessé par sa faute, alors il doit seul en être victime ; aussi la loi a-t-elle prévu l'un et l'autre de ces deux cas, et réglé au compte de qui, selon l'un et l'autre, seroit traité et pansé tout homme d'équipage.

Le matelot est traité et payé de ses loyers aux dépens

du navire, s'il tombe malade pendant le voyage ou s'il est blessé au service du navire.

Le matelot est traité et pansé aux dépens du navire et du chargement, s'il est blessé en combattant contre les ennemis ou les pirates (les écumeurs ou voleurs en mer).

Si le matelot, sorti du navire sans autorisation, est blessé à terre, les frais de ses pansement et traitement sont à sa charge.

Il pourra même être congédié par le capitaine.

Ses loyers, en ce cas, ne lui seront payés qu'à proportion du temps qu'il aura servi (1).

Le législateur ne dit pas que le matelot malade ou blessé au service du navire, sera traité aux dépens des propriétaires de ce navire ou des chargeurs, selon qu'il a déterminé que l'un ou l'autre devoit le supporter; il dit que le matelot sera traité et pansé aux dépens du navire.

Par cette expression, plus générale en terme de marine, il précise particulièrement, mais d'un seul trait, tous les cas divers où les propriétaires doivent supporter seuls, ou en concurrence avec les chargeurs, les traitement, pansement du matelot.

Les propriétaires d'un navire peuvent en être en même temps les chargeurs en tout ou en partie. Dans l'un ou l'autre cas, en se servant exprès du terme de navire, le législateur règle que le matelot sera traité et pansé aux dépens de tout ce qui appartient à ces propriétaires, tout compris, fret et marchandises.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 262. Le matelot est payé de ses loyers, traité et pansé aux dépens du navire, s'il tombe malade pendant le voyage, ou s'il est blessé au service du navire.

263. Le matelot est traité et pansé aux dépens du navire et du chargement, s'il est blessé en combattant contre les ennemis et les pirates.

264. Si le matelot. sorti du navire sans autorisation, est blessé terre, les frais de ses pansement et traitement sont à sa charge : il pourra même être congédié par le capitaine.

Ses loyers, en ce cas, ne lui seront payés qu'à proportion du temps qu'il aura servi.

Si les propriétaires du navire ne sont que fréteurs, le mot navire ne comprend que le navire et ce fret.

Le matelot ayant été blessé en combattant contre les ennemis et les pirates, par le mot navire, le législateur a de même entendu que ce matelot soit pansé et traité aux dépens des propriétaires chargeurs, en totalité ou en partie, et par les autres chargeurs, et à raison du chargement des propriétaires, et à raison du fret des autres marchandises, n'étant pas pour leur compte, et en même temps à raison de ces dernières marchandises, proportion gardée quant à l'intérêt de chacun d'eux, quant au salut de ce navire pour lequel le matelot est utile ou nécessaire, ou auquel il aura été particulièrement utile en contribuant à sauver l'un et l'autre de l'ennemi ou des pirates.

Les dispositions de la loi relatives aux pansement et traitement du matelot malade ou blessé, de quelque manière qu'il ait été blessé, n'ont pas besoin d'être justifiées davantage.

Quant au matelot sorti du navire sans autorisation, et blessé à terre, il est juste que ses pansement et traitement soient à ses frais, et comme punition de l'infraction qu'il s'est permise à la discipline maritime, et parce qu'il sera toujours présumable que s'il a été à terre sans autorisation, ce ne sera que parce qu'il craignoit qu'elle lui fût refusée, à cause du danger qu'il y pouvoit courir, et qu'il n'aura essuyé que par sa faute.

Dans le cas de cette infraction à la discipline, le capitaine pourra congédier le matelot, pour faire exemple.

La loi dit que le capitaine pourra *congédier*, c'est-à-dire, expulser (s'il est possible) du navire le matelot réfractaire.

Cette expulsion n'est pas toujours permise au capitaine ; car il ne peut abandonner aucun matelot dans les pays étrangers (*voyez* l'art. 270 ci-après).

Mais l'ayant congédié, et étant obligé de le garder, il ne sera toujours payé de ses loyers qu'à proportion du temps qu'il aura servi. Tout ce qui concerne ici les

matelots, s'applique aux capitaines et autres, aux termes de l'art. 272 (*voyez* page 350).

Matelot mort pendant le voyage, à qui les loyers sont dus, et sur quel pied payés?

Les loyers du matelot sont sa fortune; s'il meurt pendant le voyage, ce qui lui est dû appartient à sa succession.

Cette déclaration est fondée sur les principes de droit commun qui s'applique à tout ce que le mort avoit acquis.

En cas de mort d'un matelot, pendant le voyage, si le matelot est engagé au mois, ses loyers sont dus à sa succession jusqu'au jour de son décès.

Si le matelot est engagé au voyage, la moitié de ses loyers est due, s'il meurt en allant ou au port d'arrivée.

Le total de ses loyers est dû, s'il meurt en revenant.

Si le matelot est engagé au profit ou au fret, sa part entière est due, s'il meurt le voyage commencé.

Les loyers du matelot tué en défendant le navire, sont dus en entier pour tout le voyage, si le navire arrive à bon port (1).

Le législateur dit, en général, que les loyers du matelot mort pendant le voyage, sont dus à sa succession, parce que non seulement sa femme et ses enfans y ont droit, mais aussi ses légataires ou donataires à cause de mort, et ses créanciers, avec eux ou avant eux, et parce que, sous ce terme de succession, on comprend et réserve ainsi les droits de toutes ces personnes.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 265. En cas de mort d'un matelot pendant le voyage, si le matelot est engagé au mois, ses loyers sont dus à sa succession jusqu'au jour de son décès.

Si le matelot est engagé au voyage, la moitié de ses loyers est due s'il meurt en allant ou au port d'arrivée.

Le total de ses loyers est dû s'il meurt en revenant.

Si le matelot est engagé au profit ou au fret, sa part entière est due, s'il meurt le voyage commencé.

Les loyers du matelot tué en défendant le navire, sont dus en entier pour tout le voyage, si le navire arrive à bon port.

Les loyers du matelot mort en voyage et engagé au mois, ne sont dus que jusques et y compris le jour de son décès, parce qu'il ne s'est engagé que sous la condition absolue de n'être payé qu'autant qu'il serviroit. Cette disposition du législateur est en tout conforme à toutes les autres concernant l'engagement au mois.

Personne n'a à s'en plaindre, puisque les jours d'inaction en maladie sont comptés comme jours de service.

La moitié des loyers du matelot mort en voyage, s'il meurt en arrivant au port d'arrivée, sont seulement dus, parce que son engagement n'a rien de fixe du départ à l'arrivée, et que ses loyers ne lui sont acquis en entier que le voyage terminé, et parce que le législateur a, en faveur de sa bonne volonté présumée, voulu qu'en cas de mort, même avant l'arrivée, il fût censé avoir fait le voyage.

Faute de cette disposition, que de difficultés n'auroit-il pas existé entre les débiteurs de ses loyers et la succession du matelot !

Le total des loyers est dû si le matelot meurt en revenant, par les mêmes motifs et la même faveur que lorsqu'il meurt en allant.

Si le matelot engagé au profit et au fret, meurt le voyage commencé, sa part entière est due.

Comme on l'a dit (page 356), le matelot engagé au profit et au fret, est membre d'une société contractée sous la seule condition de participer à ce profit ou ce fret espéré, si l'un ou l'autre se réalise.

Une disposition particulière du Code Napoléon, article 1868, qui s'applique à toutes les sociétés, porte que l'héritier de l'associé n'a droit au partage de la société qu'eu égard à la situation de cette société lors du décès, et ne participe aux droits ultérieurs qu'autant qu'ils sont une suite nécessaire de ce qui s'est fait avant la mort de l'associé auquel il succède.

C'est conformément à cette disposition, commune à tous les associés, quelle que soit la société, que celle concernant le matelot engagé, au profit ou au fret, veut que s'il meurt, le voyage commencé, sa part entière soit due.

Le matelot engagé au profit ou au fret, mourant le voyage commencé, la situation de sa société n'offre que de l'espoir, ses héritiers ou ayans-droit en sont saisis à sa place.

Le voyage réussissant, le profit ou le fret réalisés ne sont que la suite nécessaire de ce qui s'est fait avant la mort du matelot associé. Il doit donc en recueillir la part qui lui en revient.

Les loyers du matelot tué en défendant le navire, sont dus en entier pour tout le voyage, si le navire arrive à bon port.

Cette disposition est générale, tel qu'ait été l'engagement du matelot, même pour celui engagé au mois.

Si on pouvoit ne la considérer que comme une faveur, elle est trop honorable pour la nation, et trop utile dans ses conséquences pour ne pas être approuvée.

Matelot pris et fait esclave, quels sont ses droits?

Les droits du matelot malade ou blessé en voyage ont été fixés par le législateur; il falloit bien aussi qu'il déterminât ses droits pour le cas où il seroit pris et fait esclave, selon que cet accident lui seroit ou non arrivé par sa faute ou par suite de son service.

Le matelot pris dans le navire, et fait esclave, ne peut rien prétendre contre le capitaine, les propriétaires ni les affréteurs pour le paiement de son rachat.

Il est payé de ses loyers jusqu'au jour où il est pris et fait esclave.

Le matelot pris et fait esclave, s'il a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire, a droit à l'entier paiement de ses loyers.

Il a droit au paiement d'une indemnité pour son rachat, si le navire arrive à bon port.

L'indemnité est due par les propriétaires du navire, si le matelot a été envoyé en mer ou à terre, pour le service du navire.

L'indemnité est due par les propriétaires du navire et du chargement, si le matelot a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire ou du chargement,

Le montant de l'indemnité est fixé à 600 francs. Le recouvrement et l'emploi en seront faits suivant les formes déterminées par le gouvernement, dans un réglement relatif au rachat des captifs (1).

Le matelot pris dans le navire et fait esclave, n'a rien à prétendre contre personne pour le paiement de son rachat, parce qu'un Français libre, aux termes du pacte social de sa nation, doit préférer la mort à l'esclavage; parce qu'il ne peut être pris sur un navire que faute de coopérer avec les autres à sa propre défense, ainsi qu'à celle de son navire et de son chargement.

Il n'est payé de ses loyers que jusqu'au jour qu'il est pris et fait esclave, parce que c'est par son fait que le voyage se trouve rompu quant à lui.

Il n'est rien dû au matelot pris sur le vaisseau pour son rachat, parce que s'il en étoit autrement, il n'y auroit plus aucune sûreté pour le commerce maritime: non seulement le matelot ne se défendroit jamais contre aucune des nations barbaresques, mais il pourroit à l'avance vendre, si l'occasion s'en présentoit, en quelque façon et son navire et son chargement à toutes espèces de pirates, qui ne manqueroient pas de prendre le costume barbaresque, et de trafiquer ou faire

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 266. Le matelot pris dans le navire et fait esclave, ne peut rien prétendre contre le capitaine, les propriétaires ni les affréteurs, pour le paiement de son rachat.

Il est payé de ses loyers jusqu'au jour où il est pris et fait esclave.

267. Le matelot pris et fait esclave, s'il a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire, a droit à l'entier paiement de ses loyers.

Il a droit au paiement d'une indemnité pour son rachat, si le navire arrive à bon port.

268. L'indemnité est due par les propriétaires du navire, si le matelot a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire.

L'indemnité est due par les propriétaires du navire et du chargement, si le matelot a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire et du chargement.

269. Le montant de l'indemnité est fixé à 600 francs.

Le recouvrement et l'emploi en seront faits suivant les formes déterminées par le Gouvernement, dans un réglement relatif au rachat des captifs.

semblant de trafiquer des hommes, ainsi qu'ils trafiqueroient à coup sûr des marchandises dont la capture ne leur coûteroit aucun effort.

Le matelot auroit plus de profit à devenir le complice des pirates, qu'à faire son devoir.

Le matelot envoyé en mer ou à terre, pour le service du navire seul ou du navire et du chargement, a droit au paiement de ses loyers et à une indemnité pour son rachat, s'il est fait esclave, parce qu'alors il a été nécessairement livré seul à de plus grandes forces que les siennes, parce que ce n'est que par devoir qu'il s'est exposé, parce qu'on doit présumer que s'il a été pris, ce n'a été que parce qu'il a succombé malgré lui, quelque résistance qu'il ait pu faire.

Ses loyers lui sont dus et dans la même proportion, relativement à l'engagement qu'il a contracté, comme s'il avoit été tué en défendant le navire.

L'indemnité du rachat d'un matelot ainsi pris et fait esclave, est due par les propriétaires seuls du navire, ou par eux et par le chargement, c'est-à-dire par tous les chargeurs, à proportion de ce qu'ils ont chacun chargé, parce que c'est pour leur service qu'il s'est exposé au danger, et qu'il l'a essuyé.

Si le matelot s'est exposé à ce danger sans ordre, il ne lui est rien dû, s'il est pris; ses gages, jusqu'au jour de sa prise, peuvent lui être refusés; ils peuvent servir d'indemnité aux propriétaires du navire et aux chargeurs de tous les événemens auxquels le manque d'un homme d'équipage peut, à chaque instant, donner lieu; ou aux autres gens d'équipage, pour la surcharge du service qu'ils éprouveront nécessairement par le défaut du matelot mis ainsi hors de service.

Le recouvrement et l'emploi de l'indemnité du rachat seront faits par le gouvernement, parce que lui seul sera toujours à même d'en traiter plus avantageusement que personne; parce que, d'ailleurs, comme surveillant et protecteur général du commerce, il est plus particulièrement intéressé à vérifier si le matelot ne s'est pas fait prendre exprès, et pour coopérer, par les renseignemens qu'il peut donner à l'attaque, et peut-être à la prise subséquente du navire qu'il montoit,

soit par lâcheté, soit par intérêt combiné d'avance.

Dans le cas de prise et d'esclavage de matelot envoyé en mer ou à terre, il doit donc en être mention sur le rôle d'équipage à remettre au bureau de la marine, lors du désarmement du navire, en marge du nom de ce matelot. Cette note doit donc aussi mentionner si c'est par suite d'exécution d'ordre de se mettre en mer ou d'aller à terre, ou sans ordre que ce matelot a été exposé à être fait esclave, et a été pris.

A ce rôle le capitaine doit joindre une autre note, indiquant à la charge de qui doit être l'indemnité de rachat, et si elle est en partie au compte des chargeurs, un aperçu de leur contribution pour chacun d'eux, d'après leurs connoissemens particuliers.

Autrement le gouvernement ne sera jamais à même de faire le recouvrement de l'indemnité due ; le livre du capitaine et tous les rapports qu'il doit faire, pouvant être ignorés de tous autres que de ceux qu'ils intéressent le plus directement, et la loi ne prescrivant particulièrement rien, quant à la prise et à l'esclavage déclarés des matelots, à ceux qui reçoivent ces rapports.

Aucun capitaine ne doit manquer à cette obligation, autrement il pourroit être sévèrement repris par le gouvernement, et on croit même justement actionné par le matelot en esclavage, à raison de l'oubli qu'il auroit éprouvé de la part du gouvernement, dont la protection lui est assurée par la loi elle-même, et qui n'auroit eu pour cause que la négligence, ou peut-être la complaisance mal entendue du capitaine par les propriétaires et les chargeurs, qui voudroient échapper au recouvrement de cette indemnité, et qui ne le pourront que de concert avec le capitaine.

Droits du Matelot congédié sans cause; il ne peut être laissé en pays étranger.

Un seul article de la loi, le 264 (*voyez page 363*), détermine un cas unique pour lequel tout capitaine de navire peut congédier un matelot, en ne lui payant ses loyers que jusqu'au jour qu'il a servi.

Cependant il peut exister beaucoup d'autres causes de congé à donner à un matelot ; et la loi n'y apporte aucun empêchement.

C'est au capitaine de navire à former son équipage, ainsi que le porte l'article 223 de la loi (*voyez* page 306). C'est donc aussi à lui qu'appartient le droit de congédier *tel* ou *tel* de cet équipage, selon qu'il le jugera à propos, dans l'intérêt des propriétaires ou pour le bien du service. Cependant jamais un matelot ne doit être congédié sans cause valable.

Tout matelot qui justifiera qu'il a été congédié sans causes valables, a droit à une indemnité contre le capitaine.

L'indemnité est fixée au tiers des loyers, si le congé a lieu avant le voyage commencé.

Elle est fixée à la totalité des loyers et aux frais de retour, si le congé a lieu pendant le cours du voyage.

Le capitaine ne peut dans aucun cas répéter le montant de cette indemnité contre les propriétaires du navire.

Il n'y a pas lieu à indemnité, si le matelot est congédié avant la clôture du rôle d'équipage.

Dans aucun cas le capitaine ne peut congédier un matelot dans les pays étrangers (1).

Le législateur ne veut pas, et avec raison, qu'aucun matelot soit congédié sans cause valable après la clôture du rôle d'équipage; il lui adjuge au cas de congé sans cause valable, une indemnité, aussitôt que ce rôle a été clos.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 270. Tout matelot qui justifie qu'il est congédié sans cause valable, a droit à une indemnité contre le capitaine.

L'indemnité est fixée au tiers des loyers, si le congé a lieu avant le voyage commencé.

L'indemnité est fixée à la totalité des loyers et aux frais du retour, si le congé a lieu pendant le cours du voyage.

Le capitaine ne peut, dans aucun des cas ci-dessus, répéter le montant de l'indemnité contre les propriétaires du navire.

Il n'y a pas lieu à indemnité, si le matalot est congédié avant la clôture du rôle d'équipage.

Dans aucun cas le capitaine ne peut congédier un matelot dans les pays étrangers.

Tout homme de mer est un être infiniment précieux, soit à raison de sa destination à un service aussi nécessaire qu'utile à l'état, soit à raison de sa capacité acquise.

La marine marchande est l'école où se forment pour la marine impériale, principalement destinée à la défense de tous contre les ennemis de la nation, et à la protection de son commerce contre ses rivaux, les hommes dont elle a un perpétuel besoin.

Le gouvernement doit donc à tout homme qui se destine à ce service essentiel, aussi bien qu'à celui qui s'y est absolument voué, une protection spéciale, sans laquelle on s'en dégoûteroit aisément; et sans laquelle conséquemment l'état et le commerce lui-même n'auroient à leurs dispositions que le rebut de la société, ou que ceux que la force y contraindroit, mais sans aucun principe d'honneur, de probité, ni d'émulation.

L'homme de mer, ne dépendant du caprice de qui que *ce* soit, animé par la conscience du prix que le gouvernement lui-même attache à sa personne, est capable de tout le dévouement de ses forces, de toute l'énergie, et de toute l'émulation propre à mériter ou à justifier cette protection.

C'est pour conserver dans cette classe ce dévouement, cette énergie et cette émulation, que le législateur a formellement décidé que *tout* matelot congédié sans cause valable, seroit indemnisé.

L'indemnité due, est à la charge du capitaine seul, parce que le congé ne peut provenir que de lui, et encore afin qu'étant seul tenu de cette indemnité éventuelle, il se livre moins facilement à sa vivacité ou à ses caprices vis-à-vis d'aucun matelot.

L'indemnité due étant fixée au tiers des loyers, si le congé a lieu avant le voyage commencé, elle sera donc quant au matelot engagé au voyage, du tiers de la somme convenue pour ce voyage.

S'il est engagé au mois, du tiers de la somme que le matelot en devoit espérer, calcul fait du temps que devra durer le voyage.

S'il est engagé au profit, du tiers arbitré du profit sur lequel il pourroit raisonnablement compter.

S'il est engagé au fret, du tiers de ce qui lui en devroit revenir.

Le tout indépendamment de tous accidens ou malheurs à venir et à craindre.

Le congé ayant lieu dans le cours du voyage, l'indemnité sera de la totalité des loyers relatifs à l'espèce de l'engagement du matelot, et telle qu'elle aura été fixée, ou qu'elle pourra être arbitrée d'après cet engagement.

Il n'y a pas lieu à indemnité si le matelot est congédié avant la clôture du rôle d'équipage, parce que jusque-là l'engagement n'est pas consommé.

La clôture de tout rôle d'équipage de navire, résulte de son dépôt au bureau de la marine, et conséquemment de la permission accordée à tout capitaine de se servir de tous ceux qui y sont portés pour tout le temps de leur engagement.

Dans aucun cas le capitaine ne peut congédier un matelot dans les pays étrangers.

Ici le terme *congédier* ne veut pas dire que le capitaine ne peut pas réduire un matelot à être privé de ses appointemens, en lui interdisant tout service sur le navire, comme ayant son congé de ce service pour cause valable. Il signifie seulement que le capitaine ne doit abandonner aucun matelot dans les pays étrangers.

Cette défense est faite au capitaine, d'adord par les mêmes motifs que ceux qui ont déterminé le gouvernement à prendre sous sa protection immédiate tout homme de mer, et aussi pour que les autres nations ne profitent en aucun cas de leur service, ou ne soient pas excitées à les débaucher.

Cette défense équivaut, dans quelques circonstances surtout, et pour les mêmes raisons, à un ordre de ne pas permettre qu'acun matelot se consacre au service de l'étranger, s'il avoit déserté ou vouloit y rester.

Loyers des matelots, sur quoi sont affectés?

Aux termes de l'article 191 du Code do Commerce, les loyers des matelots sont privilégiés sur le navire; ce même principe est encore consacré par un autre article qui se relie à cet article 191, et qui déclare que

le fret (le prix du transport des marchandises) est affecté à ses loyers, ainsi que le navire lui-même (1).

Les appointemens des capitaines et autres employés non matelots, comment sont payés? Aux frais de qui sont pansés et rachetés?

La loi veut que toutes les dispositions concernant les loyers, pansemens et rachat de matelots, soient communes aux officiers et à tous autres gens de l'équipage (2).

On a fait l'application de cet acticle à plusieurs de ceux qui concernent les matelots: elle facilitera celles qui ne l'ont pas été.

DES CHARTES-PARTIES, AFFRÉTEMENT OU NOLISSEMENT.

Par l'un ou l'autre de ces mots, on désigne également tout traité d'entre tous propriétaires de navires et tous commerçans ou autres qui veulent y charger des marchandises, relativement au loyer de ces bâtimens ou au prix partiel de tout effet à transporter insuffisant pour leur charge totale.

Partout on fait usage des chartes-parties.

On désigne l'affrétement, le louage de la totalité ou de partie d'un bâtiment de mer pour transport, par le mot de *nolissement*, sur la Méditerranée et dans tous les pays qu'elle baigne de ses eaux.

Partout ailleurs, pour désigner la même chose, on se sert du mot d'affrétement.

L'affréteur est le propriétaire du navire qui le loue.

Le fréteur est celui auquel ce navire a été loué.

---

(1) *Code de Comm.*

271. Le navire et le fret sont spécialement affectés aux loyers des matelots.

(2) Art. 272. Toutes les dispositions concernant les loyers, pansemens et rachat des matelots, sont communes aux officiers et à tous autres gens de l'équipage.

Chartes-parties, affrétement ou nolissement, doit être rédigé par écrit; ce qu'il doit énoncer.

Les propriétaires de navires qui les louent pour le transport de marchandises, sont des entrepreneurs de transports, ce sont les commissionnaires et voituriers par mer.

L'affrètement, le nolissement ou la charte-partie n'est à proprement parler qu'une lettre de voiture.

Comme tels, ils doivent être rédigés par écrit, et énoncer 1° le nom et le tonnage du navire; 2° le nom du capitaine; 3° les noms du fréteur et de l'affréteur (de celui qui a loué le navire, et de celui auquel il a été loué); 4° le lieu et le temps convenu pour la charge et pour la décharge; 5° le prix du fret ou nolis; 6° si l'affrétement est total ou partiel; 7° enfin l'indemnité convenue pour le cas de retard (1).

La loi disant que la charte-partie, affrètement ou nolissement, doit être écrite, sans prescrire aucune formalité extraordinaire et plus précise, il faut en conclure qu'elle peut être rédigée comme tous autres actes, au sujet desquels le législateur n'a rien prescrit de particulier, ou devant notaires, ou sous seing privé.

Mais il est à observer que s'ils ont lieu sous seing privé, attendu que c'est un contrat contenant des obligations réciproques, il doit en exister autant d'originaux qu'il y a de contractans y ayant même intérêt distinct. Telle est la disposition précise de l'article 1325 du Code *Napoléon*, qui s'applique à tous les contrats synallagmatiques, c'est-à-dire, réciproques.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 273. Toute convention pour louage d'un vaisseau, appelée *charte-partie*, *affrètement* ou *nolissement*, doit être rédigée par écrit.

Elle énonce,

Le nom et le tonnage du navire,

Le nom du capitaine,

Les noms du fréteur et de l'affréteur,

Le lieu et le temps convenus pour la charge et pour la décharge,

Le prix du fret ou nolis,

Si l'affrétement est total ou partiel,

L'indemnité convenue pour les cas de retard.

Il faut de plus que l'un de ces originaux au moins ait été enregistré, et que chacun des autres porte la mention de cet enregistrement ; car, aux termes de l'article 1328 du même Code *Napoléon*, les actes sous seing privé n'ont de date certaine contre les tiers (contre tous ceux qui ne les ont pas signés), que du jour où ils ont été enregistrés, ou que du jour du décès de l'un de ceux qui les ont souscrits, ou du jour où leur substance a été constatée dans des actes dressés par des officiers publics, tels que procès-verbaux de scellés ou d'inventaire.

Le nom et le tonnage (la désignation de capacité et de force du navire) doivent être énoncés dans la charte-partie, surtout si l'affétement ou nolissement est fait pour la totalité du navire, pour éviter tout malentendu entre les parties.

Le défaut d'énonciation du tonnage du navire frété, peut parfois porter le plus grand préjudice au fréteur.

Par exemple, un fréteur (celui qui prend un navire à loyer en totalité) a intention et intérêt d'y charger une très-grande quantité de marchandises, et il n'est pas fait mention dans la charte-partie du tonnage du bâtiment loué, il est possible qu'on lui en fournisse un autre plus petit.

On objectera peut-être que le nom du navire, ainsi que celui du capitaine énoncé dans l'affrétement, garantissent de toute erreur à cet égard ; mais n'est-il pas possible que deux navires de différentes forces portent le même nom, à peu près ainsi que les deux capitaines qui les commanderoient, et tous deux appartenant au même propriétaire, ayant à son service pour capitaines deux frères ou deux parens du même nom ?

Dans l'un de ces cas, le fréteur sera à la merci de l'affréteur (de celui qui aura donné à loyer).

Dans l'autre, il pourra y avoir lieu à chicane, et peut-être à procès, dont le fréteur pourroit être dupe d'une ou d'autre manière, et qui, au moins, consommeront un temps utile, et lui feront manquer une occasion de gagner, qui ne se représentera peut-être jamais pour lui.

Quelque confiance donc que mérite l'affréteur, le

le fréteur ne doit jamais négliger de faire énoncer dans l'affrétement le tonnage du bâtiment qu'il aura loué : ce sera toujours le plus sûr, et par conséquent le mieux.

Les noms du fréteur et de l'affréteur doivent être énoncés dans l'affrétement, parce qu'ils établissent seuls les qualités respectives des contractans, et indiquent positivement auquel de l'un d'eux s'appliquent *telles* ou *telles* conventions, plutôt que *telles* autres.

Il est à remarquer qu'au sujet de ces noms, le législateur ne dit pas, comme pour le capitaine, *le nom*, mais *les noms*. Il faut donc que la charte-partie énonce tous les noms de l'affréteur ou des affréteurs, si le navire appartient à plusieurs, et les noms du fréteur ou les noms des fréteurs, s'il est de même loué à plusieurs.

Tous les noms sont tous les prénoms, les noms de baptême, celui de famille, et même ceux distinctifs qu'il est d'usage, dans certains pays, d'ajouter à ceux-ci pour quelque motif que ce soit.

Au cas où le fréteur ou l'affréteur seroient en société, il est nécessaire que l'affrétement énonce cette qualité parce qu'énoncée, l'un ou l'autre pourra avoir son recours, au cas échéant, contre les associés ainsi que contre celui qui aura signé, tandis que s'il n'en est pas fait mention, il pourroit le perdre contre les coassociés.

Le lieu et le temps convenus pour la charge et pour la décharge, doivent être énoncés lorsque cela est possible, parce qu'en général le défaut de l'une et de l'autre de ces énonciations, dans ce cas, peut donner lieu à des contestations sérieuses entre les propriétaires du navire et les chargeurs, souvent dispendieuses et toujours désagréables.

L'affrétement doit fixer aussi le prix du fret ou nolis (le prix du loyer du navire ou celui du transport partiel des objets qui doivent être chargés), parce que sans cette énonciation, il n'existeroit aucune certitude quant au prix, que l'un ou l'autre, du propriétaire ou du chargeur, voudroit alors diminuer ou augmenter

arbitrairement, selon des circonstances détournées ou accommodées à son intérêt particulier.

Cet affrétement doit faire preuve qu'il est total ou partiel ; s'il n'annonce pas l'un ou l'autre, les propriétaires du navire seront toujours les maîtres de lui donner toute l'extension ou la diminution qu'il leur plaira, et s'assurer ainsi d'un emploi qu'on n'aura pas eu l'intention de leur procurer, ou se ménager le moyen de réserver pour eux une portion du navire pour des chargemens particuliers, préjudiciables au fréteur pour la totalité.

Enfin l'indemnité pour retard, s'il a été stipulé que le propriétaire du navire, qui n'est qu'un voiturier, en indemniseroit le chargeur.

Cette convention, d'usage pour les transports par terre, ne doit presque jamais être souscrite par les propriétaires de navires, parce que jamais ils ne peuvent répondre de l'arrivée à jour fixe.

Lorsque la loi dit que cette indemnité sera fixée par l'affrétement, cela ne doit s'entendre que pour le cas où les parties auroient été d'accord sur le point, et non pas que l'indemnité soit toujours partie nécessaire de l'affrétement pour sa validité ; car si le temps de la charge peut quelquefois être déterminé, il est beaucoup de circonstances où celui de la décharge ne peut pas l'être, le temps de l'arrivée étant absolument incertain, et cette arrivée dépendant et étant subordonnée à mille et mille événemens hasardeux, qu'on ne peut ni prévoir ni empêcher.

Aussi le législateur a-t-il prévu le cas où le temps de la charge et de la décharge du bâtiment ne seroit point fixé par les parties.

Si le temps de la charge ou de la décharge du navire n'est point fixé par les conventions des parties, il est réglé suivant l'usage des lieux (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 274. Si le temps de la charge et de la décharge du navire n'est point fixé par les conventions des parties, il est réglé suivant l'usage des lieux.

D'après cet article, le temps de la charge ou de la décharge ne peut être relatif qu'à la circonstance où le navire à charger est dans le port où il doit l'être, et au temps dans lequel les marchandises doivent être mises à terre et livrées, à dater de son arrivée au port de destination.

Navire frété au mois, de quand court le fret?

Un navire peut être frété (pris à loyer) pour voyage d'aller et de retour, ou pour aller seulement, ou bien il peut l'être au mois.

Le navire étant frété au mois, s'il n'y a convention contraire, le fret court du jour où le navire a fait voile (1).

La loi ne parle pas du navire frété (pris à loyer en totalité pour un voyage), parce que, dans ce cas, le fret doit courir de l'instant du traité, attendu que l'affréteur, le propriétaire du navire, est lié, et ne peut plus disposer de son bâtiment que lorsque le voyage aura été fait, que tous ces droits d'usage sur ce navire sont passés au fréteur dans un temps indéterminé, et que dans ces termes de *loué au voyage*, est nécessairement compris le temps de la charge et de la décharge, qui n'est que l'accessoire, ou le complément de ce voyage.

Il n'en est pas de même du navire loué au mois: s'il n'a été fait aucune convention qui fixe l'époque où le fret commencera à courir, il est à présumer que le chargeur n'a entendu le payer que de l'instant où le navire lui seroit réellement utile; or, il ne lui devient, dans ce cas, réellement utile, qu'au moment de son départ: ce n'est donc que de ce moment que le fret en doit courir; ce n'est que de cet instant que ce fret est dû pour chaque mois bien employé au transport des marchandises qui y sont chargées.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 275. Si le navire est frété au mois, et s'il n'y a convention contraire, le fret court du jour où le navire a fait voile.

Il en est du loyer d'un navire comme de celui d'une maison ou d'un appartement meublé : tout homme qui le loue pour l'occuper pendant son séjour, à la ville où il est situé, sans autre convention, ne doit les loyers que du jour où il a fait ce traité.

Il en est de même du navire loué simplement au voyage dont on ne fixe pas ordinairement la fin, et qui est censé commencé du jour même du traité.

A partir de ce moment, le propriétaire ne peut plus en disposer en faveur de qui que ce soit.

Mais si cette personne loue à tant par mois, sans fixer l'époque où le loyer commencera à courir, elle n'en devra les loyers, sur le pied convenu pour chaque mois, que lorsqu'elle en fera usage, et tant qu'elle en fera usage.

Elle ne devra ces loyers que pour ce temps d'usage, parce qu'il est de principe qu'en convention de bail ou location dont le sens est ambigu ou douteux, ce sens s'interprète toujours en faveur du preneur.

Navire frété, quels sont les droits du fréteur ou de l'affréteur en cas d'interdiction de commerce ou d'arrêt de navire ?

L'un ou l'autre de ces empêchemens ou inconvéniens de retard, de départ ou d'arrivée, peut survenir à tout instant ; le fréteur et l'affréteur doivent les supporter l'un et l'autre, ainsi que la loi l'a déterminé à l'égard de chacun d'eux.

Avant le départ du navire, s'il survient une interdiction de commerce avec le pays de la destination, les conventions sont résolues de plein droit sans dommages-intérêts de part ni d'autre.

Le chargeur est seul tenu de la charge et de la décharge de ses marchandises.

Si le départ du navire n'est retardé, par force majeure, que pour un temps, les conventions subsistent ; il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison de ce retard.

Elles subsistent également si le retard, par force majeure, arrive pendant le voyage.

Le chargeur peut, pendant l'arrêt, faire décharger

ses marchandises à ses frais, à condition de les faire recharger ou d'indemniser le capitaine (1).

L'interdiction de commerce avec un pays, a, pour cause ordinaire, la sûreté de l'état et sa conservation; elle peut être nécessaire ou commandée par des circonstances particulières; la peste existant dans certaines contrées, il faut bien interdire toute communication avec elles.

Une nation, tenant une conduite hostile, d'ennemi, à l'égard d'une autre, il est prudent même pour la sûreté des propriétaires de navires et de leurs chargeurs, d'interdire toute communication avec elle.

En temps de guerre, aucun commerce ne peut être permis avec l'ennemi, pour ne pas l'approvisionner de ce dont il manque, ou pour ne pas lui procurer le débit de ce qu'il peut vendre, et le réduire ainsi, pour son propre intérêt, à consentir à la paix.

Enfin, plusieurs autres circonstances, dont le gouvernement est le seul juge, sans être tenu d'en rendre compte à personne, peuvent amener l'interdiction de commerce avec tel ou tel pays.

L'interdiction de commerce ayant lieu avec le pays de destination d'un navire, les conventions d'entre le fréteur et l'affréteur, celui qui loue et celui qui a loué un navire, sont résolues sans dommages-intérêts, parce qu'alors cette interdiction est un malheur commun dont chacun supporte sa part, et que ni l'un ni l'autre du propriétaire de navire et du chargeur, ne peuvent

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 276. Si, avant le départ du navire, il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné, les conventions sont résolues sans dommages-intérêts de part ni d'autre.

Le chargeur est tenu des frais de la charge et de la décharge de ses marchandises.

277. S'il existe une force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent, et il n'y a pas lieu à dommages-inrérêts à raison du retard.

Elles subsistent également, et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret, si la force majeure arrive pendant le voyage.

278. Le chargeur peut, pendant l'arrêt du navire, faire décharger ses marchrndises à ses frais, à condition de les recharger ou d'indemnises le capitaine.

s'imputer à tort, et qui conséquemment ne peut engendrer aucun recours de garantie d'exécution de leur traité de part ni d'autre.

Dans ce cas, le chargeur est tenu des frais de la charge et de la décharge de sa marchandise, par les mêmes raisons qui ne lui permettent pas de s'en prendre à qui que ce soit, à raison de toute autre perte qu'il éprouve par cette interdiction de commerce; ces frais sont une suite et un accessoire de cette perte.

Il en est tout autrement si l'interdiction ne doit être que momentanée; lorsqu'il survient, par exemple, un *embargo*, empêchement ou défense à aucun navire, étant dans un port, d'en sortir sans permission.

Dans ce cas, les conventions subsistent pour le temps prochain auquel elles pourront être exécutées de part et d'autre, sans qu'il y ait lieu à dommages-intérêts pour le retard accidentel.

Alors ni l'affréteur, ni le chargeur n'ont aucun reproche fondé à se faire; le chargeur doit tenir ses conventions, parce que le propriétaire du navire, ayant chargé, n'a plus été le maître d'en disposer pour l'usage d'un autre qui auroit pu s'en précautionner pour le temps où finira l'empêchement momentané subsistant à tout départ de navire.

Le propriétaire du navire doit tenir les siennes, parce que s'il lui étoit libre de ne pas les exécuter, le chargeur pourroit ne pas trouver de navire pour transporter ses marchandises dont il n'auroit fait l'acquisition que pour les revendre dans le pays d'une destination déterminée, ou n'en trouver qu'à un bien plus haut fret que celui convenu.

Les conventions d'entre l'affréteur et le fréteur subsistent, si le retard de force majeure survient pendant le voyage sans augmentation de fret, attendu qu'il n'est pas juste que l'un d'eux profite d'un malheur commun pour augmenter la perte de l'autre.

Le chargeur peut, pendant l'arrêt du navire, faire décharger ses marchandises, car il en est toujours le maître, et il peut profiter de ce retard pour les visiter, assurer leur conservation, ou en disposer comme bon lui semble, mais à la charge de les recharger ou d'in-

demniser le capitaine, comme représentant le propriétaire.

Quant à cette indemnité, *voyez* du *fret* ou du *nolis*; elle est réglée dans ce chapitre.

En cas de blocus du port pour lequel est destiné un Navire, que doit faire le Capitaine?

En temps de guerre l'ennemi peut bloquer un port, c'est-à-dire en empêcher l'entrée ou l'approche avec forces suffisantes, à tous les bâtimens, de quelque nation qu'ils soient. Mais le blocus d'un port ne consiste pas, ainsi qu'on a voulu l'insinuer dans ces derniers temps, ou plutôt le faire passer en principe, à déclarer despotiquement, contre le droit des gens et le droit public, seules règles de conduite admises entre nations civilisées, *tel* ou *tel* port bloqué, sans avoir devant lui, pour en interdire l'entrée, ou en défendre l'approche, un seul vaisseau, et au moyen de cette vaine déclaration, dénuée de l'appui d'aucune force visiblement stationnée devant ce port, de s'arroger le droit insolent et barbaresque de saisir en toutes mers les vaisseaux qui seroient entrés dans ce port non gardé, et de se les approprier ainsi que leurs chargemens, à titre de confiscation.

Un tel arrêt de navire, et sous un prétexte aussi révoltant, n'est pardonnable à personne, et ne peut être considéré que comme un fait de forban, ou voleur en mer.

Le port de destination d'un navire étant (*effectivement*) bloqué, le capitaine doit, s'il n'a aucun ordre contraire, se rendre dans un des ports voisins, et de la même puissance (appartenant à la même nation que le port bloqué), où il lui sera permis d'aborder (qui ne sera pas bloqué) (1).

Le chargeur ayant pu prévoir cette circonstance, et

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 279. Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, le capitaine est tenu, s'il n'a des ordres contraires, de se rendre dans un des ports voisins de la même puissance où il lui sera permis d'aborder.

ayant donné des ordres en conséquence, le capitaine doit les exécuter ; s'il n'a aucun ordre contraire à ce que prescrit la loi, il doit en suivre les dispositions.

En ordonnant au capitaine de se rendre dans un des ports voisins, et appartenant à la même puissance, le législateur ne change rien à la destination des marchandises, et en assure, autant qu'il est possible, la remise dans les lieux désirés.

Sans cet ordre, tout capitaine se seroit trouvé très-embarrassé en cas de blocus du port où il devroit aborder et décharger ses marchandises ; peut-être beaucoup d'entre eux reviendroient avec leurs charges en pure perte pour le commerce, ou se permettroient d'en disposer à leur gré, sans autre inquiétude que de s'assurer du paiement de ce qui leur seroit dû.

Ce cas étant prévu, et la conduite que doit tenir le capitaine ainsi tracée, les chargeurs n'en éprouveront aucune perte, pas plus que ceux auxquels ces marchandises seroient adressées ; les consommateurs seuls les paieront peut-être un peu plus cher.

Exécution des Conventions passées entre les affréteurs et les fréteurs ; quelles choses y sont affectées ?

Toute personne qui s'est obligée à faire quelque chose pour une autre, à charge de paiement, répond de son obligation sur ses biens.

Quant à l'exécution des conventions dont il s'agit, les navires, les agrès et apparaux, le fret et les marchandises y sont respectivement affectés (1).

Les propriétaires de navire, ainsi qu'on l'a déjà observé, ne sont que des entrepreneurs de transports, que des voituriers par mer, comme tous autres ; ils en répondent et les garantissent sur tout ce qui leur appartient, mais spécialement sur le navire chargé et ses agrès et apparaux qui peuvent être saisis et arrêtés, ainsi que peuvent l'être les chevaux et la voiture de tout

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 280. Le navire, les agrès et apparaux, le fret et les marchandises chargées, sont respectivement affectés à l'exécution des conventions des parties.

voiturier, en certains cas, comme étant sous les mains des chargeurs ou de leurs fondés de pouvoirs, qui sont ceux auxquels ils adressent des marchandises.

Le fret, le prix du loyer de tout bâtiment répond de l'exécution des conventions consenties par l'affréteur, comme le prix de transport porté en la lettre de voiture pour transport par terre; c'est d'abord sur ce prix que le chargeur s'en prend, s'il a quelque répétition à faire.

Par réciprocité, les marchandises chargées sur un navire répondent de toutes les conventions consenties par le fréteur.

Rien n'est plus juste quant à l'un ou à l'autre.

DU CONNOISSEMENT.

Le connoissement est une déclaration écrite et signée par le capitaine d'un navire, portant reconnoissance de sa part des marchandises ou objets chargés pour le compte d'autrui dans ce navire, et sa soumission personnelle de les remettre à *telle* ou *telle* personne qui y est désignée, et dans *tel* lieu déterminé, aux conditions particulières, convenues ou généralisées par la loi ou des usages constans, relatifs à certaines circonstances, certains temps ou pays.

Que doit exprimer, énoncer et désigner tout Connoissement?

Le connoissement doit exprimer la nature et la quantité, les espèces ou qualités des objets à transporter.

Il doit *indiquer* 1° le nom du chargeur; 2° le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite; 3° le nom et le domicile du capitaine; 4° le nom et le tonnage du navire; 5° le lieu du départ et celui de la destination.

Il *énonce* le prix du fret.

Il *présente* en marge les marques et numéros des objets à transporter.

Le connoissement peut être à ordre, ou au porteur, ou à personne dénommée (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 281. Le connoissement doit exprimer la nature et la quan-

Le connoissement est le titre constitutif des obligations personnelles du capitaine envers les chargeurs, ainsi que la charte-partie, affrétement ou nolissement, est celui des obligations réciproques du propriétaire de navire et du fréteur (de celui qui loue un navire).

Il doit exprimer la nature et la quantité, ainsi que les espèces ou qualités des objets à transporter, pour éviter toutes erreurs ou fraudes qui pourroient se faire au préjudice des chargeurs ou de celui auquel sera faite l'expédition.

Par nature des marchandises, on entend la désignation des matières premières, fabriquées ou non.

Par exemple, le connoissement doit désigner les matières premières par leurs noms génériques de fer, ou fonte, ou cuivre. C'est ce qu'on appelle en nature. Laine, coton, ou draps, etc.; ou étoffe de soie, ou soie.

La quantité se désigne par poids, comptes ou mesures de longueur de capacité, ou de volume.

Pour tous les métaux non fabriqués, en barres ou en gueuses, on doit dire : cuivre, étain, fer en barres, plomb en saumons (en lingots), laine brute, etc., poids de..... kilogrammes, revenant à..... livres, ou tout autre poids usité dans le pays du départ, et de celui d'arrivée si l'on veut.

Pour tout ce qui se mesure, on en doit énoncer la quantité selon les mesures de capacité qui servent habituellement à les vendre, au compte de ces mesures.

Pour grains ou liquides de toutes espèces, on dira :

---

tité, ainsi que les espèces ou qualités des objets à transporter.
Il indique,
Le nom du chargeur,
Le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite,
Le nom et le domicile du capitaine,
Le nom et le tonnage du navire,
Le lieu du départ et celui de la destination.
Il énonce.
Le prix du fret.
Il présente en marge les marques et numéros des objets à transporter.
Le conoissement peut être à ordre, ou au porteur, ou à personne dénommée.

vin ou blé, etc..... kilolitre, revenant à..... muids ou setiers.

A l'égard des objets formant des masses, on se servira des mesures cubiques et carrées de surface. On dira de... mètre, etc., carrés, revenant à... toises, etc., carrées.

Quant à tous objets qui se vendent aux mesures de longueur, on les désignera par mètre, etc..... revenant à..... aunes, etc.

Les quantités ne peuvent autrement se désigner pour chaque nature et espèce de marchandises auxquelles elles s'appliquent en particulier.

Les espèces établissent la différence et les usages auxquels sont destinées les diverses marchandises.

Fer en barres, etc.; fonte, cuivre jaune ou rouge en marmites, casseroles, etc.; plomb en saumons (en lingots), tuyaux ou conduits, lames ou plaques; soieries, bas, gants, tricot.

Les qualités, etc., se désignent, pour certaines marchandises brutes ou ouvrées, fabriquées dans les lieux qui les fournissent, par les noms des lieux ou des fabriques d'où on les tire, fer d'Allemagne de..... etc.; cuivre de Suède, etc.; étain de Cornouailles, etc.; drap de Sédan, etc.; soieries de Lyon, etc., fabrique de...., première ou autre qualité.

L'expression exacte de la nature, quantité, espèces et qualités des objets à transporter dans un connoissement, est de la plus grande importance, et pour le capitaine et pour le chargeur : tous deux ont un intérêt égal à ce qu'elles soient bien exprimées, et de façon que celui auquel l'expédition est faite ne puisse jamais méconnoître la marchandise.

Le connoissement indique le nom et le domicile du capitaine, bien différent en cela de l'affrétement, nolissement ou charte-partie qui n'indique que son nom.

Cette différence n'existe que parce que, dans la charte-partie, le nom du capitaine n'y existe que comme complément de renseignemens pour ou contre le propriétaire; tandis que dans le connoissement, le nom et le domicile y sont consignés l'un et l'autre comme

indication positive et nécessaire pour l'exactitude, recours et garantie du chargeur contre le capitaine, pour le cas où le chargeur devroit l'exercer.

Le connoissement présente en marge les marques et numéros des objets à transporter, pour qu'ils puissent être plus aisément et plus sûrement remis à chacun de ceux auxquels ils sont expédiés, sans erreur de délivrance d'un objet pour un autre.

Le connoissement peut être à personne dénommée.

S'il est à personne dénommée, la marchandise expédiée ne peut être livrée qu'à cette personne. Elle seule peut en donner et signer le reçu, et par conséquent en décharger le capitaine.

Dans ce cas, le capitaine ne peut exiger de celui auquel l'expédition a été faite, que ce reçu et décharge pour lui, dont il doit justifier au chargeur, et qu'il doit même lui remettre comme preuve que les marchandises envoyées ont été reçues.

Il peut être au porteur ou à ordre; il tient alors la place d'une lettre de change, dont les fonds sont entre les mains du capitaine, qui en est comptable et seul garant, tous dangers de mer mis à part.

Ce connoissement à ordre ou au porteur est négociable comme tout autre effet de commerce.

S'il est au porteur, le capitaine doit ne remettre les marchandises qu'à celui qui les lui représente, et le reprendre signé *pour acquit*, pour le représenter au chargeur.

Le connoissement étant à ordre, le capitaine ne doit remettre les marchandises qu'au dernier porteur, qui doit aussi en donner l'acquit.

Tous les ordres peuvent être en blanc ou motivés.

On a vu (page 193) que l'ordre existant en blanc sur une lettre de change, n'en transmet pas la propriété, et ne vaut que comme procuration pour recevoir le montant.

Quant au connoissement, cet ordre suffit donc pour la délivrance des marchandises qu'il désigne, et l'acquit de tout porteur suffit pour la décharge du capitaine, s'il n'a été formé opposition à cette remise dans les mains du capitaine lui-même, et dans le cas seul

où il est permis d'en former une au paiement d'une lettre de change.

Au cas d'opposition pour perte de connoissement à ordre, le capitaine ne doit remettre les marchandises que sur ordonnance de justice, ou se faire autoriser à les déposer, au cas où la contestation ne pourroit être jugée avant son départ.

Dans l'un ou l'autre cas, le capitaine devra rapporter pour sa décharge le jugement qui aura ordonné la délivrance de ces marchandises et le reçu de celui-ci, qui l'aura obtenu, ou expédition de l'acte de dépôt qu'il en aura fait, en vertu d'autorisation.

Cette autorisation pourra être donnée de commun accord d'entre les contestans ; mais par acte public, et non pas sous seing privé, et par justice.

Dans l'un ou l'autre cas, le capitaine devra rapporter, avec l'acte de dépôt, copie authentique du jugement ou de l'accord qui en tiendra lieu, et en vertu duquel il aura fait ce dépôt.

En combien d'Originaux doit être fait tout Connoissement?

Chaque connoissement est fait en quatre originaux au moins, un pour le chargeur, un pour celui à qui les marchandises sont adressées, un pour le capitaine, un pour l'armateur de bâtiment. Ces quatre originaux sont signés par le chargeur et par le capitaine, dans les vingt-quatre heures après le chargement. Dans ces mêmes vingt-quatre heures, le chargeur est tenu de fournir au capitaine les acquits des marchandises chargées (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 282. Chaque connoissement est fait en quatre originaux au moins ;
Un pour le chargeur,
Un pour celui à qui les marchandises sont adressées,
Un pour le capitaine,
Un pour l'armateur du bâtiment.
Les quatre originaux sont signés par le chargeur et par le capitaine, dans les vingt-quatre heures après le chargement.
Le chargeur est tenu de fournir au capitaine, dans le même délai, les acquits des marchandises chargées.

La charte-partie, affrétement ou nolissement est, comme on l'a vu, une lettre de voiture, quant à la garantie des marchandises de la part du propriétaire du navire comme caution de son capitaine, et quantau chargeur comme engagement d'en payer le transport.

Le connoissement à l'égard du capitaine, constitue un semblable titre quant à cette même garantie des marchandises, en ce qu'il peut en être personnellement tenu, soit vis-à-vis du chargeur lui-même, soit vis-à-vis de son propriétaire, sa caution, et ayant satisfait pour lui le chargeur.

Ce connoissement est en même temps le seul titre de celui auquel les marchandises sont adressées pour les réclamer et les recevoir du capitaine.

C'est pour ces motifs qu'il doit être fait en quatre originaux, signés seulement du capitaine et du chargeur.

Deux de ces originaux doivent être remis au chargeur, un pour lui, et l'autre pour celui auquel les marchandises sont adressées.

Le capitaine et l'armateur (le propriétaire du bâtiment) doivent chacun en avoir un comme titre de comptabilité.

Celui remis à l'armateur, ainsi qu'au chargeur, et joint à la charte-partie, affrétement ou nolissement, fait la preuve de la totalité des obligations réciproques qu'ils ont contractées, et celle qu'elles ont déjà en partie exécutées de part et d'autre.

Par la charte-partie, affrétement ou nolissement, le propriétaire du navire (l'armateur) s'étoit engagé à laisser charger son navire de quelque espèce de marchandises que ce fût par le fréteur, mais sans aucune désignation; d'un autre côté, le fréteur s'étoit engagé à faire un chargement indéterminé et à payer le fret convenu ou à indemniser le propriétaire.

Le connoissement constate que chacune de ces obligations a été exécutée quant au chargement, et de plus établit quelle doit être la garantie de l'armateur vis-à-vis du chargeur et le droit de ce dernier, et contre cet armateur, et contre son capitaine, à raison de cette même garantie.

Le connoissement établit aussi, quant au capitaine,

le droit qu'il a de se faire payer du prix convenu pour le transport des marchandises qui y sont désignées.

Le connoissement est pour tous les intéressés au chargement, le complément de toutes leurs obligations, le titre réciproque qui établit tous leurs droits, et peut seul valider toutes les actions qui en peuvent relativement résulter.

La loi veut que le connoissement soit signé vingt-quatre heures après le chargement, parce que plus tard, en cas de contestation, dans certains cas, entre le capitaine et le chargeur, à raison des différentes espèces de marchandises chargées, leur vérification pourroit être très-difficile, et peut-être impossible, sans de très-grands frais ou de très-grands inconvéniens, également préjudiciables au chargeur et au propriétaire du navire.

Le chargeur est tenu de remettre au capitaine, dans les vingt-quatre heures du chargement, tous les acquits des droits dus pour exportation, afin que le départ du navire ne puisse jamais être retardé faute de paiement de ces droits, et pour que le capitaine puisse en tout temps en justifier à qui de droit, et ne pas être exposé lui-même à passer pour un contrebandier, faute de les avoir exigés dans le temps prescrit, et de s'en être muni depuis.

Tout connoissement devant être fait en quatre originaux, pour chacun des quatre intéressés dont il établit les droits particuliers, chacun des originaux doit être timbré du nom de celui auquel il doit appartenir.

Connoissemens, comment font foi entre ceux qui les ont signés, et pour ou contre ceux qu'ils intéressent?

Il est possible que, par erreur ou oubli de copiste, un ou plusieurs des quatre originaux ne soient pas conformes; leur différence pourroit donner lieu à des contestations ruineuses si la loi n'y avoit pourvu.

Les originaux d'un même chargement étant différens, l'original étant entre les mains du capitaine, fera

seul foi, s'il est rempli de la main du chargeur ou de celle de son commissionnaire; et celui présenté par le chargeur ou le consignataire, par celui auquel la marchandise doit être remise, s'il est rempli de la main du capitaine (1).

En déterminant lesquels des originaux de connoissement feroient foi, en cas de diversité entre eux, le législateur a indiqué la précaution qu'il est nécessaire de prendre, pour assurer la foi due à l'un ou à l'autre de ces originaux.

Cette précaution est, que deux des originaux soient de la main du capitaine, l'un pour le chargeur, et l'autre pour celui à qui la marchandise sera adressée, et les deux autres de la main du chargeur, ou de celle de son commissionnaire, l'un pour le capitaine, et l'autre pour l'armateur (pour le propriétaire du navire).

Alors qu'il y ait diversité ou non, la loi aura son application, sans aucun embarras.

Au surplus, pour éviter toute diversité, le capitaine ni le chargeur ne doivent jamais signer de connoissemens, qu'après avoir collationné et exactement vérifié leurs quatre originaux les uns sur les autres.

Commissionnaire ou Consignataire auquel ont été adressées des marchandises transportées par terre, quand doit en donner reçu?

Le connoissement pouvant être à ordre ou au porteur, il est tout simple de penser que la remise de celui étant au porteur une fois faite au capitaine, équivaudra à un reçu des marchandises qu'il désignera.

Tout titre au porteur est une pièce de monnaie qui

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 283. Le connoissement rédigé dans la forme ci-dessus prescrite, fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement, et entre elles et les assureurs.

284. En cas de diversité entre les connoissemens d'un même chargement, celui qui sera entre les mains du capitaine fera foi, s'il est rempli de la main du chargeur, ou de celle de son commissionnaire; et celui qui est présenté par le chargeur ou le consignataire sera suivi, s'il est rempli de la main du capitaine.

appartient à celui qui en est possesseur actuel: donc tout capitaine qui représentera celui des originaux du connoissement destiné à l'expéditeur inconnu, et qui ne pourra se faire connoître pour tel, qu'en présentant cet original, et qui ne devra le remettre qu'après avoir reçu ces effets, sera toujours censé avoir remis les marchandises.

Il n'en pourra être de même du connoissement à ordre, au moyen de la désignation du nom de la personne à laquelle des marchandises auront été adressées, et du pouvoir qu'elle aura d'en transmettre la propriété à tout autre, comme d'une lettre de change; il est évident qu'aucun capitaine ne devra négliger de faire acquitter ce connoissement, ainsi que doit l'être toute espèce de lettre de change par le dernier porteur.

Le connoissement n'étant ni au porteur, ni à ordre, ne devra être acquitté que par celui qui y sera dénommé. Ce ne sera que sur sa signature bien connue, que les marchandises pourront être délivrées; tous ces connoissemens seront négociables, mais de différentes manières.

Le connoissement au porteur pourra se négocier sans aucun acte écrit, puisqu'aux termes de son contenu il appartiendra à tout porteur, et qu'il seroit d'ailleurs impossible au capitaine chargé des marchandises désignées dans ce connoissement, de les refuser à ce porteur sous aucun prétexte, pas même quand il y auroit opposition, à moins qu'il n'y ait en même temps ordre de justice, qui ordonne le séquestre de ces marchandises.

On dit que le capitaine ne peut refuser au porteur du connoissement à ordre, les marchandises qui y sont désignées, quand même il auroit été fait opposition à cette délivrance, à moins qu'il n'existe en même temps une ordonnance de justice qui en ordonne le séquestre, parce que tout effet au porteur, n'est qu'un écrit dont personne n'a le droit d'empêcher le possesseur de se servir, et que d'ailleurs les conventions faisant loi entre ceux qui les ont faites, et le capitaine ayant souscrit celle de ne remettre qu'au porteur du connoissement

dont il s'agit, les marchandises y désignées, il ne doit connoître que le porteur possédant ce connoissement quel qu'il soit, et ne doit connoître que lui, à moins que la justice n'en ait autrement ordonné.

Le connoissement à ordre se négociera comme une lettre de change.

Chacun des ordres devra être daté, et énoncer au moins le nom du porteur d'ordre, s'il n'énonce pas la valeur fournie, et comment elle l'aura été.

Chaque endosseur sera garant de tous ceux qui le suivront, au cas où la marchandise n'arriveroit pas. Car, si elle arrive, rien ne doit empêcher le capitaine de la remettre au dernier porteur qui l'acquittera ; ou au porteur de la signature en blanc du dernier porteur d'ordre qui vaudra alors, comme sur lettre de change simple, procuration pour recevoir, s'il n'a été formé opposition entre les mains du capitaine à cette remise pour perte du connoissement.

En cas de perte de ce connoissement, ce sera celui d'appliquer en partie les dispositions de la loi concernant la perte de la lettre de change, c'est-à-dire, que celui auquel il aura été adressé des marchandises, et qui en aura perdu le connoissement à ordre, comme dernier porteur, sera tenu de justifier de sa propriété acquise de ce connoissement, soit par ses livres, soit par tout autre moyen.

Sinon le capitaine devra se faire autoriser à déposer les marchandises, sauf au porteur d'ordre prétendu à se faire autoriser aussi à les retirer.

Le connoissement étant à personne dénommée, le capitaine pourra remettre les marchandises sur la signature en blanc de cette personne, s'il n'y a de même opposition à cause de perte.

Faute d'opposition, cette signature vaudra, comme pour connoissement à ordre, procuration de recevoir les marchandises.

Ce n'est que relativement à ce cautionnement que la loi porte que le commissionnaire ou le consignataire, qui aura reçu les marchandises mentionnées dans les

connoissemens ou chartes-parties, sera tenu d'en donner reçu au capitaine qui le *demandera* (1).

Cet article s'applique surtout au petit cabotage, au transport de côte à côte sans traversée de mer, pour lequel on n'est dans l'usage que de donner des lettres au lieu de connoissement.

DU FRET OU NOLIS.

Comment se règle ?

Le loyer d'un navire ou *fret* est réglé par les conventions des parties ; il est constaté par charte-partie ou connoissement. Il peut avoir lieu pour totalité ou pour partie du bâtiment, pour un voyage entier ou pour un temps limité, au tonneau, au quintal, à forfait, ou à cueillette, avec désignation du tonnage du vaisseau (2).

Le taux du loyer des navires, ou ce qui est le même, le prix du transport des marchandises par mer, varie selon les temps, l'activité ou la stagnation du commerce.

En temps de paix, le prix de ce loyer est moindre qu'en temps de guerre, où les propriétaires ont plus de risques à courir. Lorsqu'une place maritime de commerce fait faire peu de transports, le fret ou nolis est à bas prix ; si le commerce y est actif, ce fret est plus cher.

Il en est des navires et bâtimens de mer destinés aux

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 285. Tout commissionnaire ou consignataire qui aura reçu les marchandises mentionnées dans les connoissemens ou chartes-parties, sera tenu d'en donner reçu au capitaine qui le demandera, à peine de tous dépens, dommages-intérêts, même de ceux de retardement.

(2) Art. 286. Le prix du loyer d'un navire ou autre bâtiment de mer, est appelé *fret* ou *nolis*.

Il est réglé par les conventions des parties.

Il est constaté par la charte-partie ou par le connoissement.

Il a lieu pour la totalité ou pour partie du bâtiment, pour un voyage entier ou pour un temps limité, au tonneau, au quintal, à forfait, ou à cueillette, avec désignation du tonnage du vaisseau.

transports, comme des marchandises : le louage des navires est marchandise pour leurs propriétaires ; s'il y en a plus qu'il n'en faut pour le service du commerce, on les loue bon marché ; s'il y en a moins, ils sont chers.

C'est donc aux parties, à celui qui a besoin d'un navire, et au propriétaire de ce navire, à convenir entre eux du prix de son loyer, et d'en convenir par écrit dans la forme prescrite pour la charte-partie, affrétement ou nolissement.

Faute de charte-partie, le propriétaire du navire peut en prendre, en cas de chargement effectué, le prix qu'il voudra. La loi voulant absolument qu'à l'égard du loyer des bâtimens de mer il existe un contrat écrit, n'admet aucun usage d'après lequel il peut être autrement réglé.

Le propriétaire doit en être cru pour location verbale, à son affirmation, de navire chargé, comme le propriétaire d'une maison pour location semblable, article 17 du Code *Napoléon*, qui veut que, lorsqu'il y aura contestation sur le prix du bail verbal dont l'exécution a commencé, et dont il n'existe pas de quittance, le propriétaire en soit cru à son affirmation.

Mais si, d'un côté, le propriétaire peut, faute d'écrit, faire la loi au chargeur, il ne le peut pas, pour l'obliger à charger ou à payer s'il ne le veut, s'il n'y a écrit. Dans ce cas, c'est au fréteur qui nie le bail, auquel le serment est déféré, aux termes de l'art. 1715 du même Code *Napoléon*.

La désignation du tonnage du navire loué a surtout lieu, en cas d'affrétement pour la totalité.

Dans l'un ou l'autre cas, le fréteur (celui qui loue) doit connoître la capacité de ce navire, parce que cette connoissance est nécessaire pour le déterminer à le louer ou non, et qu'une fois le tonnage déterminé, l'affréteur (celui qui donne à loyer) doit procurer au chargeur la facilité du chargement.

Le loyer à forfait est celui qui a lieu pour le transport de marchandises selon un prix fixe, sans que le chargeur soit tenu d'aucuns autres frais quelconques.

Louer au tonneau ou au quintal, c'est louer à tant

par tonneau ou quintal ; et si l'affrétement n'en fixe pas la quantité, c'est louer pour tout autant de tonneaux ou quintaux qu'on le jugera à propos.

Fréter à cueillette, c'est faire un prix particulier pour de petites portions de marchandises.

Affréteur de la totalité d'un Navire ne lui donnant pas toute sa charge, que peut le Capitaine ?

Le transport des marchandises par mer, est susceptible de diverses spéculations. On peut sous-louer, fréter un navire en totalité à d'autres, ou pour ne le charger qu'en partie, et compléter son chargement avec des marchandises dont le fret profite au principal locataire ou fréteur.

Il est libre à l'affréteur de faire partir le navire n'ayant qu'une charge incomplète. Si l'affréteur ne donne pas au navire toute sa charge, le capitaine ne peut la compléter sans le consentement de cet affréteur, et au profit de celui-ci (1).

Dans ce cas, c'est au capitaine à s'entendre avec le fréteur, quant au prix du fret à exiger pour le complément de charge fourni pour tout autre, ou à faire pour le mieux quant au prix de ce fret, s'il ne lui est pas possible de s'en entendre avec le fréteur.

Dès-lors c'est à l'affréteur à donner, s'il le veut, l'ordre au capitaine de compléter le chargement, ou à lui accorder son consentement à cet effet, si le capitaine lui en fait la proposition.

Affréteur qui ne charge pas en totalité, ou qui charge plus, de quoi tenu ?

Puisque le capitaine ne peut, si l'affréteur ne fournit pas tout le chargement convenu, prendre des marchan-

(1) *Code de Comm.*

Art. 287. Si le navire est loué en totalité, et que l'affréteur ne lui donne pas toute sa charge, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affréteur.

L'affréteur profite du fret des marchandises qui complètent le chargement du navire qu'il a entièrement affrété.

dises pour compléter ce chargement, celui-ci ne le complétant pas n'en doit pas moins payer le fret convenu. L'usage du navire lui appartient pour tout le temps fixé par la charte-partie ; il peut en user ainsi qu'il lui plaît, quant à la totalité ou à la portion qu'il en a louée.

Si le bâtiment n'a été frété qu'en partie, et pour un nombre de quintaux ou de tonneaux fixé, le fréteur doit le fret particulier de ce qu'il en charge de plus, proportionnellement au prix convenu par la charte-partie (1).

Le législateur n'a ainsi fixé le prix dû pour la surcharge, que pour éviter toute contestation à ce sujet, et qui auroit le plus souvent eu lieu, s'il n'y avoit été pourvu.

Affréteur qui ne charge pas, quelle est l'Indemnité dont il est tenu ?

L'affréteur qui a loué un navire en totalité, peut bien le faire partir à vide, s'il le veut, mais il ne peut rompre le voyage sans indemniser le capitaine.

Il en est de même de l'affréteur partiel qui rompt le voyage, c'est-à-dire, qui ne charge rien. Cette indemnité est fixée à la moitié du fret convenu pour la totalité du chargement à faire.

Si le navire part, n'ayant pas la charge convenue, le fret entier est dû (2).

Un navire ayant été loué en totalité, l'affréteur rompant le voyage, doit indemniser le capitaine, parce qu'il l'a empêché de prendre tout autre chargement

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 288. L'affréteur qui n'a pas chargé la quantité de marchandises portée par la charte-partie, est tenu de payer le fret en entier, et pour le chargement complet auquel il s'est engagé.

S'il en charge davantage, il paye le fret de l'excédant sur le prix réglé par la charte-partie.

(2) Si cependant l'affréteur, sans avoir rien chargé, rompt le voyage avant le départ, il payera en indemnité, au capitaine, la moitié du fret convenu par la charte-partie pour la totalité du chargement qu'il devoit faire.

Si le navire a reçu une partie de son chargement, et qu'il parte à non-charge, le fret entier sera dû au capitaine.

qu'il auroit pu trouver, ou qui lui auroit été offert.

C'est par le même motif que le chargeur partiel qui rompt le voyage, qui ne charge pas, ce qui est à son égard la même chose, doit la même indemnité.

Cette indemnité est fixée à moitié du prix convenu du fret, parce que le non chargement n'est le plus communément que le résultat d'accidens qu'aucun chargeur ne peut prévenir où empêcher, et est presque toujours malheureux, ou doit être présumé tel, quant à son intérêt, et qu'alors il est juste d'alléger sa perte accessoire de ce non chargement autant que possible, mais sans cependant nuire au propriétaire du navire, qui en souffriroit trop, s'il ne lui étoit adjugé aucune indemnité.

Navire déclaré à Affréteur d'un plus grand port qu'il n'est, quels sont ses droits contre le Capitaine ?

La force d'un navire, c'est-à-dire la somme du poids qu'il peut porter, influe nécessairement sur le prix du fret (du loyer) qu'on doit en consentir.

Le fret d'un navire de trois cents tonneaux, doit être toujours moins cher que celui d'un navire de quatre cents.

C'est pour cette raison que le législateur veut que la charte-partie, affrétement ou nolissement énonce le tonnage de tout navire.

Il peut arriver qu'un capitaine, pour quelque raison ou par quelque motif que ce soit, ou par erreur, ce navire n'ayant pas été jaugé, mesuré, quant à sa capacité, qui est toujours d'après des règles invariables de construction, relative à ce qu'il peut prendre d'eau pour son support, sans courir risque d'être submergé, le déclare lors de l'affrétement d'un plus grand port qu'il ne l'est. Dans ce cas ce capitaine doit des dommages-intérêts à l'affréteur.

Si cette déclaration est faite conformément au certificat de jauge, ou n'est que d'un quarantième en estimation ordinaire, il n'y a pas erreur (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 289. Le capitaine qui a déclaré le navire d'un plus grand

Les dommages-intérêts, sont une espèce d'indemnité particulière, et relative à l'intérêt de celui auquel ils sont dus. Tous dommages-intérêts sont dus non seulement à raison du tort actuel qu'on a causé à celui qui en éprouve un quelconque, mais encore à raison du bénéfice qu'il auroit fait ou pu faire par la suite, s'il n'eût pas essuyé ce premier tort. Les dommages-intérêts, dit le Code *Napoléon*, article 1149, sont en général de la perte que le créancier a faite, et du gain dont il a été privé.

Art. 1151. « Dans le cas même où l'inexécution de la convention résulte du dol du débiteur, les dommages-intérêts ne doivent comprendre, à l'égard de la perte éprouvée par le créancier, et du gain dont il a été privé, que ce qui est une suite immédiate et directe de la convention. »

Ainsi, d'après ces dispositions du Code *Napoléon*, générales quant à tous dommages-intérêts, le capitaine qui a sciemment déclaré son navire d'un plus grand port qu'il ne l'est, doit indemniser le fréteur, non seulement à raison des marchandises qu'il ne pourra charger, mais aussi du bénéfice espéré par ce chargeur des marchandises qu'il ne peut charger, et qu'il avoit intention de faire transporter ; tous frais d'achat de transports de toute sorte défalqués, et même de la perte de revente de ces marchandises sur tout autre lieu que celui de destination, au cas où il y en auroit nécessairement à éprouver partout ailleurs.

Ces dommages-intérêts doivent le plus ordinairement être estimés par experts.

La loi dit que le capitaine est tenu de ces dommages-intérêts, parce qu'il est de son devoir particulier et de ses fonctions de faire jauger son bâtiment, et que ce soin ne concerne en rien le propriétaire, et encore parce que

---

port qu'il n'est, est tenu des dommages-intérêts envers l'affréteur.

Code de Comm.

Art. 290. N'est réputé y avoir erreur en la déclaration du tonnage d'un navire, si l'erreur n'excède un quarantième, ou si la déclaration est conforme au certificat de jauge.

ce propriétaire ne peut s'en rapporter, s'il n'y a eu jaugeage, qu'à son capitaine.

Lorsqu'il est dit que le capitaine est tenu de ces dommages-intérêts, cela ne signifie pas que l'affréteur ne peut s'adresser qu'à lui pour les faire payer. La charte-partie, affrétement ou nolissement n'étant signée que du propriétaire du navire et de l'affréteur (*voyez* page 375), celui-ci ne peut agir pour ces dommages-intérêts qu'en vertu de ce titre, et que contre celui qui l'a signé; mais le propriétaire de navire a, en vertu de la loi, son recours sur le capitaine, et c'est ce capitaine qui, en définitif, doit supporter seul ces dommages-intérêts.

Si la déclaration de plus grand port est conforme au certificat de jauge, il n'y a pas erreur (c'est-à-dire da la part du capitaine), parce qu'elle est faite sous la foi d'un officier public, et que si l'erreur existe réellement, ou qu'elle n'est pas de plus que du quarantième, à raison de laquelle le législateur n'a accordé aucuns dommages-intérêts, à cause de leur modicité et des frais proportionnellement excessifs qu'ils pourroient occasionner.

Chargeurs à Cueillette, ou au quintal ou à forfait, peuvent-ils retirer leurs marchandises chargées? Quelle indemnité par eux due s'ils les retirent?

Tout chargeur de navire est toujours le maître de sa marchandise, et d'en disposer ainsi que bon lui semble; il peut donc la faire décharger, s'il lui plaît, du navire sur lequel elle auroit été chargée.

Le chargeur à cueillette ou au quintal, par petite portion, ou à raison de tant du cent ou à forfait, pour un prix quelconque, sans autre augmentation, quelqu'incident qu'il puisse survenir, en faisant décharger ses marchandises avant le départ du navire, rompt le voyage.

La décharge de ses marchandises peut occasionner celle de beaucoup d'autres, qui n'étant pas aussi retirées, doivent être nécessairement rechargées; il est tenu de tous ces frais et de l'indemnité du capitaine, à cause

de la rupture du voyage, et même de ceux de retardement (1); il est juste que ce chargeur, comme tout autre, paye une indemnité pour la rupture du voyage.

Les frais de décharge des marchandises du chargeur étant de son fait, il les doit aussi.

Quant à ceux des marchandises qu'il faudroit déplacer et replacer ensuite dans le vaisseau, ils peuvent être inévitables; sans ce déplacement il seroit impossible de rendre les marchandises de ces chargeurs; ces marchandises devant être transportées, il faut les replacer; tous les frais que ces déplacemens et replacemens occasionnent, doivent donc aussi être supportés par ces chargeurs.

Ces chargemens et déchargemens sont inévitables, parce que tout se charge pêle-mêle dans le fond d'un navire, et selon la place la plus avantageuse que chaque espèce de marchandise peut occuper pour lester le navire, et laisser moins d'espace vide. Ainsi, telle partie de chargement peut se trouver sur toutes les autres marchandises; telle autre au milieu et telle autre au-dessous de toutes les marchandises.

Personne n'est le maître de tenir un autre ordre de chargement, il est impossible de mettre à part et ensemble toutes les marchandises d'un même chargeur; c'est leur poids, leur volume et la forme de leurs enveloppes, qui seuls peuvent servir à déterminer leur place relative à l'assiette indispensable que doit avoir le navire sur l'élément au travers duquel il est destiné à faire route.

C'est pour conserver au chargeur le droit de disposer à son gré de ses marchandises que la loi a réglé qu'il seroit tenu de tous les frais dont il vient d'être question. A défaut de cette disposition expresse, il pourroit

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 291. Si le navire est chargé à cueillette, soit au quintal, au tonneau ou à forfait, le chargeur peut retirer ses marchandises, avant le départ du navire, en payant le demi-fret.

Il supportera les frais de charge, ainsi que ceux de décharge et de rechargement des autres marchandises qu'il faudroit déplacer, et ceux de retardement.

arriver que tout capitaine refusât de rendre les marchandises une fois chargées, et qu'il résultât de ce refus des contestations très-ruineuses, même des rixes entre les gens d'équipage et les chargeurs.

Tout ainsi réglé, il n'y aura lieu à aucun désagrément pour personne.

Marchandises chargées dans un navire et non déclarées, le capitaine peut les mettre à terre ou en prendre le fret au plus haut prix.

On a vu (page 375) qu'aucun affrétement ne devoit être verbal, et les dangers que pourroient courir les fréteurs ou les affréteurs, la charte-partie n'ayant pas été écrite; à plus forte raison ne doit-il être rien chargé dans un navire sans aucune déclaration, ou en fraude de l'intérêt du propriétaire.

S'il y a été ainsi chargé quelque chose que ce soit, le capitaine peut, dans le lieu du chargement, tout faire mettre à terre ou en prendre le plus haut fret au cours du lieu où se fait le chargement (1).

Cette faculté accordée au capitaine dans le lieu du chargement, ne peut être par lui exercée dans aucun autre; il ne peut, s'il trouve après son départ des marchandises chargées et non déclarées, qu'en prendre le plus haut fret.

Tout ce qui se trouve dans un navire après son départ, est sous la sauve-garde de l'honneur et de la conscience du capitaine; il ne lui est permis d'en rien laisser à l'abandon, quelque part que ce soit. Il est également responsable de tout ce que le navire transporte, et qui a été confié à la mer.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 292. Le capitaine peut faire mettre à terre dans le lieu du chargement, les marchandises trouvées dans son navire, si elles ne lui ont point été déclarées, ou en prendre le fret au plus haut prix qui sera payé dans le même lieu pour les marchandises de même nature.

Chargeur, peut-il retirer ses marchandises pendant le voyage? S'il les retire de son gré, de quoi tenu? Si c'est par faute du capitaine, de quoi celui-ci est-il responsable?

Le chargeur peut avoir intérêt de retirer ses marchandises du navire où il les auroit chargées; il le peut à tout instant, soit pour les vendre partout où il le veut, soit pour les soigner.

Il peut arriver que le chargeur se trouve forcé de retirer ses marchandises, faute par le capitaine d'en avoir soin, ou parce qu'il les auroit mal placées et les auroit peut-être sacrifiées.

Si le chargeur retire ses marchandises de son gré pendant le voyage, il doit les frais de décharge et de rechargement; il en doit le fret en entier.

S'il ne retire ses marchandises que par faute du capitaine, celui-ci doit tous les frais (1).

Le chargeur doit tous les frais qu'il occasionne lorsqu'il retire de son gré ses marchandises pendant le voyage, par les mêmes raisons que lorsqu'il les retire avant le départ.

Il en doit le fret (le prix de transport) en entier, parce que c'est sa faute particulière si le transport n'a pas lieu jusqu'à l'endroit de la destination indiquée par la charte-partie, et qu'il n'est pas toujours possible au capitaine de remplacer ce qui lui est retiré par un autre chargement semblable, et pour la même destination; parce qu'enfin la destination nouvelle, et du choix du chargeur, est présumée lui procurer au moins le même avantage que celui qu'il avoit pu se promettre de l'autre.

Si les marchandises sont retirées par la faute du capitaine, il doit tous les frais.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 293. Le chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage, est tenu de payer le fret en entier, et tous les frais de déplacement occasionnés par le déchargement; si les marchandises sont retirées pour cause des faits ou des fautes du capitaine, celui-ci est responsable de tous les frais.

Au nombre de ces frais, il faut comprendre même le fret, ce sera lui qui en sera responsable au propriétaire du navire.

Tout retrait de marchandises pendant le voyage d'un navire, par faute du capitaine, donnera nécessairement, ou le plus ordinairement, lieu à une contestation sérieuse.

Ce sera au chargeur à bien faire constater cette faute, autrement il faudra qu'il paye le fret et tous les frais.

Ce constaté de faute du capitaine n'aura probablement presque jamais lieu que par jugement en règle; ce sera au chargeur à s'en munir, pour se défendre de l'action du propriétaire de navire, à raison du fret convenu, et en aider le propriétaire pour faire condamner ce capitaine à le supporter, s'il s'y refusoit.

Navire arrêté, quelque part que ce soit, qui de l'Affréteur ou du Capitaine doit des dommages-intérêts?

Si l'arrêt ou retard du navire provient du fait de l'affréteur au départ, dans la route ou au lieu de sa décharge, il doit les frais de ce retardement.

Il en est de même si le navire, étant frété pour l'aller et le retour, il revient sans chargement ou avec chargement incomplet, le fret en entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt du retardement.

Au contraire, si l'arrêt ou le retard proviennent du fait du capitaine, c'est lui qui en doit les dommages-intérêts.

Tous ces dommages-intérêts sont réglés par des experts (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 294. Si le navire est arrêté au départ, pendant la route, ou au lieu de sa décharge, par le fait de l'affréteur, les frais du retardement sont dus par l'affréteur.

Si, ayant été frété pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt du retardement.

295. Le capitaine est tenu des dommages-intérêts envers l'affréteur, si, par son fait, le navire a été arrêté ou retardé au départ, pendant sa route ou au lieu de sa décharge.

Ces dommages-intérêts sont réglés par des experts.

Le navire ayant été loué pour l'aller et le retour, et revenant sans chargement ou avec chargement incomplet, doit le fret entier; comme dans le cas où il fait décharger en route, il doit l'intérêt du retardement, s'il y en a au déchargement, ou quant au départ de retour, que le temps de la décharge ait été ou non fixé par la charte-partie.

L'emploi du temps est un des objets les plus précieux pour tout propriétaire de navire, c'est à celui qui le lui fait perdre à l'en indemniser.

L'arrêt ou le départ provenant du fait du capitaine, peut porter un très-grand préjudice au chargeur; le cas arrivant, les dommages-intérêts sont dus par ce capitaine.

La loi veut que ces dommages-intérêts, tel que soit celui du capitaine ou du fréteur qui doivent les supporter, soient réglés par des experts pour éviter des frais et ne pas ajouter à la perte de temps déjà occasionnée, soit par l'affréteur, soit par le capitaine.

Les experts sont institués, dans l'un ou l'autre cas, pour décider et du point de droit, et de son résultat, c'est-à-dire, pour décider s'il y a lieu à dommages-intérêts, et pour en fixer la quotité.

Il semble du moins que telle a été l'intention du législateur, car s'il n'en étoit pas ainsi, il n'auroit pas dit que ces dommages-intérêts seroient réglés par des experts, car si c'étoient des juges qui dussent prononcer sur une semblable contestation, le législateur auroit, comme pour tout autre cas, laissé à leur prudence à arbitrer ces dommages-intérêts ou à nommer des experts selon qu'ils le croiroient nécessaire.

Capitaine obligé de radouber son navire, l'Affréteur est tenu d'attendre; Capitaine doit louer un autre navire si le sien ne peut être radoubé. Faute d'un autre navire, dans quel proportion est dû le fret?

L'affréteur est tenu d'attendre ou de payer le fret en entier, s'il y a nécessité de radouber le navire.

Dans le cas où le radoub du navire seroit impossible, le capitaine est tenu d'en louer un,

S'il n'en trouve pas, le fret ne sera payé qu'à proportion de ce que le voyage sera avancé (1).

Par radoub, on indique toutes réparations plus ou moins considérables, qu'il est nécessaire de faire à la coque, à la mâture ou aux voiles d'un navire, qui ne peuvent plus remplir leur destination.

S'il y a nécessité de radouber le navire, et que cela soit possible, le fréteur doit attendre. Il est de l'intérêt de tous que cette réparation soit faite.

Il en est d'un navire, ainsi que de toute autre voiture; il peut arriver au meilleur, et à chaque instant, des accidens qui nécessitent un radoub. Une tempête aura déchiré des voiles, le navire aura touché sur des rochers ou autrement, et quelques-unes de ses parties se seront désunies : ces malheurs doivent être communs au propriétaire du navire et aux chargeurs : le retard que leurs réparations occasionnent, doit être supporté par les uns et les autres.

Si le radoub ne peut pas avoir lieu, ou entraîne un trop long retard, le capitaine doit louer un autre navire, sinon le fret n'est dû qu'à proportion que le voyage est avancé.

Pour gagner le fret, le fréteur est obligé de fournir un navire jusqu'au lieu de sa destination; s'il ne le fournit que jusqu'à une certaine distance, il n'a droit au fret convenu pour toute la route, que jusqu'à concurrence de la distance déjà parcourue.

S'il ne tient pas ses engagemens en entier, ce n'est pas sa faute; il ne doit pas être puni d'un malheur qui peut arriver à tout autre ainsi qu'à lui.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 296. Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affréteur est tenu d'attendre, ou de payer le fret en entier.

Dans le cas où le navire ne pourroit être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un autre.

Si le capitaine n'a pu louer un autre navire, le fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé.

Navire étant hors d'état de naviguer lorsqu'il a fait voile, le Capitaine perd son Fret, et est tenu des dommages-intérêts de l'affréteur.

Un malheur éprouvé dans le cours d'un voyage, forçant à un radoub, n'engendre aucun dommage-intérêt au profit de l'affréteur, pour retard dont le radoub est la cause ; mais le navire étant hors d'état de naviguer à l'instant où il fait voile, le capitaine perd son fret et répond des dommages de l'affréteur.

La preuve de son innavigabilité est admise nonobstant et contre les certificats même de visite au départ (1).

Le capitaine perd son fret et est tenu des dommages-intérêts de l'affréteur, s'il ne peut faire sa route, parce qu'alors c'est sa faute si cet accident a lieu.

Il peut même se faire que le capitaine soit dans le cas d'être poursuivi criminellement, surtout lorsque ne prenant conseil que de ses intérêts, il aura évidemment risqué, pour les satisfaire, et le chargement et tous les individus embarqués.

Mais ces dommages-intérêts ne sont dus, et le fret perdu, que lorsque la preuve de l'imprudence ou de l'avarice du capitaine aura été faite.

Cette preuve est admissible nonobstant et contre les certificats de visite au départ, parce que le capitaine peut, avant la visite et par beaucoup de moyens, masquer à dessein les défauts de son bâtiment, et en imposer ou tromper les officiers visiteurs.

Marchandises vendues en route, le Fret en est-il dû ?

Le capitaine, ainsi qu'on l'a vu (page 322), est autorisé, en cas de nécessité de radoub ou de victuailles, entre autres, à vendre des marchandises de son char-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 297. Le capitaine perd son fret, et répond des dommages-intérêts de l'affréteur, si celui-ci prouve que, lorsque le navire a fait voile, il étoit hors d'état de naviguer.

La preuve est admissible nonobstant et contre les certificats de visite au départ.

gement, en observant des formalités prescrites exprès.

Cette autorisation, et l'usage qu'on en auroit fait, sembleroient dispenser de payer le fret; cependant la loi déclare que le fret est dû pour les marchandises que le capitaine a été contraint de vendre pour subvenir aux victuailles, radoub et autres nécessités pressantes du navire, etc. (1).

La loi, pour justifier cette disposition, rappelle sur-le-champ celle qu'elle avoit déjà portée en l'article où il est question de l'autorisation de vendre, au cas prévu et déterminé ci-dessus.

Le capitaine tiendra compte de la valeur de ces marchandises vendues au prix que le reste sera vendu, au lieu de la décharge, si le navire arrive à bon port.

Si le navire se perd, le capitaine tiendra compte des marchandises sur le pied qu'il les aura vendues, en retenant également le fret porté aux connoissemens.

Cette modification, *si le navire arrive* à bon port, ou *si le navire se perd*, etc., ne laisse plus aucun doute sur la manière dont il sera tenu compte des marchandises vendues.

Ces modifications étoient nécessaires; autrement le navire périssant, son propriétaire étoit déjà lézé, par cela même que, par un heureux hasard, les marchandises vendues, même au-dessous de leur prix, auroient été totalement payées.

Que ces marchandises soient payées leur prix, le navire arrivant à bon port, il n'y a là rien que de juste : leur propriétaire ne doit rien perdre; ses marchandises sont sensées sauvées, ainsi que toutes les autres.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 298. Le fret est dû pour les marchandises que le capitaine a été contraint de vendre pour subvenir aux victuailles, radoub et autres nécessités pressantes du navire, en tenant par lui compte de leur valeur au prix que le reste, ou autre pareille marchandise de même qualité, sera vendu au lieu de la décharge, si le navire arrive à bon port.

Si le navire se perd, le capitaine tiendra compte des marchandises sur le pied qu'il les aura vendues, en retenant également le fret porté aux connoissemens.

Mais si le navire se perd, le même propriétaire n'est-il pas assez heureux de recueillir leur prix de vente, lorsqu'il n'en auroit rien eu si on ne les avoit pas vendues?

Le propriétaire du navire devoit-il alors, parce qu'il avoit vendu pour sauver son navire, l'équipage et le chargement, supporter seul le malheur de la perte totale, et en indemniser entièrement celui des marchandises vendues par un motif aussi déterminant?

Ni l'un ni l'autre des articles 298, dont il est question dans cet instant, ni l'article 234, qui est celui qui prescrit les formalités que doit observer le capitaine, en cas de vente de marchandises de son chargement, pour n'en être pas personnellement responsable, ne parlent des marchandises mises en gage en vertu de semblable autorisation légale.

Il semble cependant qu'à l'égard du propriétaire du chargement, vendre ou mettre en gage est pour lui la même chose, ainsi que déjà on l'a observé.

Si le navire arrive à bon port, point de difficulté : le propriétaire de ce navire doit lui tenir compte des marchandises mises en gage sur le pied qu'elles auroient été vendues au lieu de leur destination. On en a donné les raisons. (*Voyez* page 322.)

Mais si le navire se perd, n'est-il pas juste, en raisonnant par analogie, que le propriétaire du navire ne tienne compte à celui des marchandises, que de ce qui lui aura été compté sur le nantissement qu'il aura fait, et sauf à remettre le titre en vertu duquel ces marchandises pourroient être retirées?

Interdiction de commerce étant survenue après le départ du navire, s'il est obligé de revenir avec le chargement, quel Fret est dû ?

Le législateur a ci-devant prescrit au capitaine ce qu'il devoit faire dans le cas de blocus d'un port, qui n'est qu'une interdiction locale de commerce (*voyez* page 383). S'il survient une interdiction générale de commerce avec le pays pour lequel un navire est en route, et qu'il soit obligé de revenir avec son charge-

ment, il ne sera dû que le fret de l'aller, quand même le vaisseau auroit été frété pour l'aller et le retour (1).

L'interdiction de commerce avec un pays quelconque, peut avoir des causes différentes, telles que la guerre entre la nation à laquelle appartient un navire et celle pour laquelle il est destiné, ou la sûreté de la nation à laquelle appartient le navire et celle de toutes les autres telle que le cas de peste dans le pays de destination; ou bien, la guerre survenue seulement entre des peuples voisins dans les mêmes régions, et n'être que de simple précaution politique et temporaire, selon les traités existans entre l'une ou l'autre de ces puissances belligérantes, et de faveur pour l'une de ces nations contre l'autre.

Si l'interdiction de commerce a lieu pour cause de guerre entre la nation à laquelle appartient le navire, et celle pour laquelle il est destiné, le capitaine, et l'affréteur lui-même, par honneur et par intérêt général, ne doivent ni l'approvisionner, ni lui procurer aucun moyen d'échange. Cette privation fait partie des moyens de défense de la nation à laquelle appartient le navire, contre l'autre, puisqu'en approvisionnant une nation de ce qui lui manque, on lui procure le débouché de son superflu, ou on maintient ses forces ou on les répare.

Dans ce cas, il est possible que les marchandises chargées sur le navire, ne conviennent qu'à cette nation; le navire doit revenir avec son chargement.

L'interdiction de commerce ayant lieu à cause de peste, il n'existe aucune possibilité d'y aborder, pas plus que dans des pays voisins, ni d'en rien rapporter; le retour avec le même chargement est d'une absolue nécessité.

Il peut n'en pas être de même que pour ces deux cas, lorsque l'interdiction de commerce n'a lieu que comme précaution politique et de faveur pour l'une des deux

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 299. S'il arrive interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est en route, et qu'il soit obligé de revenir avec son chargement, il n'est dû au capitaine que le fret de l'aller, quoique le vaisseau ait été affrété pour l'aller et le retour.

nations étant en guerre entre elles. Les marchandises dont le navire est chargé pourront également convenir à l'une ou à l'autre, si, étant destinées pour la nation non alliée ennemie de la nôtre, elles conviennent à l'autre, elles pourroient y être voiturées, et le chargement de retour effectué.

C'est à raison de ces possibilités ou impossibilités de déchargement et du rechargement dans ces pays, selon l'espèce d'interdiction de commerce ordonnée, que le législateur a décidé explicitement et implicitement le cas facultatif de la décharge et recharge du navire, et la défense *absolue* de cette décharge et recharge, et encore dans quel cas le seul fret de l'aller seroit dû, quoique le navire ait été frété pour l'aller et le retour.

Si le navire est obligé de revenir avec son chargement, le fret seul de l'aller est dû, parce que l'objet de l'engagement pour le retour, qui ne pouvoit être que son chargement en marchandises du pays de destination, n'aura pu avoir lieu, indépendamment des conventions réciproques du fréteur et de l'affréteur, et sans que ni l'un ni l'autre puisse se reprocher ce défaut de chargement de retour, et conséquemment non plus en prétendre aucune indemnité l'un contre l'autre.

Les principes qui ont dicté la disposition de la loi dont il s'agit en ce moment, sont les mêmes que ceux qui ont déterminé le législateur à décider qu'en cas d'interdiction de commerce, avant le voyage commencé, avec le lieu de la destination du navire, il n'étoit dû aux matelots engagés, de quelque manière qu'ils l'aient été, que les journées qu'ils avoient employées à l'équipement du navire (*voyez* page 352).

Dans ce cas les matelots n'ont rien à prétendre, parce que le voyage projeté d'aller n'a pas lieu, par force majeure. Dans le cas d'obligation de retour avec le même chargement, l'interdiction de commerce avec le lieu de destination existante, le fret de retour n'est pas dû, parce que ce fret n'avoit pour fin que le chargement de retour, et que ce chargement n'a pas lieu, par force majeure.

Navire arrêté en route par ordre d'une puissance, le Fret est-il dû pour le temps de la détention, le navire n'étant loué qu'au mois ou au voyage?

Un des hasards de mer que risque et que peut à tout moment éprouver un navire en voyage, est celui d'être arrêté par ordre d'une puissance, et par elle détenu pendant quelque temps; arrêt et détention dont cette puissance ne doit compte qu'au gouvernement sous la protection spéciale duquel le navire arrêté tient la mer.

Si un semblable arrêt a lieu, il n'est dû aucun fret pour le temps de la détention du navire si le navire est affrété (loué au mois), ni augmentation de fret, s'il est loué au voyage, la nourriture et les loyers de l'équipage pendant la détention du navire, sont réputés *avaries* (1).

Les avaries dont il est ici question, sont pour le compte des propriétaires du navire (*voyez* le chapitre *des avaries*).

Il n'est dû aucun fret si le navire est affrété au mois, parce que le temps ne court quant à l'affréteur (quant à celui qui l'a loué au mois), qu'autant qu'il est employé pour lui, et qu'il n'est censé employé pour lui que lorsqu'il est libre en mer, et fait sa route.

Il n'est point dû d'augmentation de fret, si le navire est loué au voyage, que le temps nécessaire pour faire ce voyage ait été déterminé ou non, parce que le temps de la détention d'un navire par ordre d'une puissance, n'est pas employé à faire ce voyage.

Que le navire ait été loué au mois ou au voyage, la perte de temps occasionnée par la détention du navire, est à la charge de ses propriétaires, comme celle pour radoub (pour réparation du navire); cette détention

(1) *Code de Comm.*

Art. 300. Si le vaisseau est arrêté dans le cours de son voyage par l'ordre d'une puissance,

Il n'est dû aucun fret pour le temps de sa détention, si le navire est affrété au mois; ni augmentation de fret, s'il est loué au voyage.

La nourriture et les loyers de l'équipage pendant la détention du navire, sont réputés avaries.

est un des hasards de mer, que courent et supportent seuls les propriétaires de navires. Ils supportent seuls cette perte, parce que, s'il en étoit autrement, il pourroit arriver que le capitaine au lieu d'éviter cet arrêt à craindre, et dont il auroit été averti, ne s'y expose exprès, soit par caprice ou pour son agrément, ou par intérêt personnel quelconque, et au seul préjudice des chargeurs.

Fret des Marchandises jetées à la mer pour le salut commun, ou perdues par naufrage, échouement, pillage des Pirates ou de l'ennemi, est-il dû ?

Il est parfois nécessaire d'alléger en mer un navire; une tempête, un coup de vent peuvent le pousser et le retenir sur des bas-fonds, où il se briseroit, si on ne prenoit le seul moyen possible pour l'élever davantage sur la surface des eaux, et l'empêcher ainsi de continuer à toucher ces bas-fonds, et de s'y engager.

Ce moyen unique est de le débarrasser d'une partie, et même, si cela est nécessaire pour le salut de l'équipage, de la totalité de sa charge, en la jetant à la mer.

Si le jet en mer des marchandises a lieu pour le salut commun, le capitaine est payé du fret (du prix) convenu pour le transport de ces marchandises ainsi perdues, à la charge de contribution.

Pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par l'ennemi, il n'est dû aucun fret.

Le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui aura été avancé, *s'il n'y a convention contraire* (1).

Le fret des marchandises jetées à la mer est dû, parce

(1) *Code de Comm.*

Art. 301. Le capitaine est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à la charge de contribution.

302. Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par les ennemis.

Le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui aura été avancé, s'il n'y a convention contraire.

que leur perte est supportée, comme on le verra au chapitre *du jet et de la contribution*, par les marchandises et par le navire sauvés par l'effet de ce jet.

Il n'est dû aucun fret pour marchandises perdues par naufrage ou échouement, parce que, s'il en étoit autrement, les capitaines pourroient apporter beaucoup de négligence, sans aucun risque, dans la conduite de leurs navires; il leur seroit loisible de se ménager, de provoquer même certains échouemens, dont ils pourroient tirer profit.

La difficulté, ou plutôt l'impossibilité éventuelle de se procurer la preuve qu'un naufrage ou un échouement ont eu ou non lieu par la faute du capitaine, ont forcé cette disposition à l'égard des affréteurs, sans autre indemnité, en général, que le non paiement du fret convenu.

Cependant, si l'on se reporte à la disposition précise de la loi, qui veut que tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment de mer, soit garant de ses fautes (*voyez* art. 221, page 306), on peut en conclure que toutes les fois qu'un naufrage ou échouement aura eu lieu, par la faute seule du capitaine ou effectué exprès dans l'intention d'en tirer profit, tout chargeur qui en aura acquis la preuve pourra l'actionner, afin d'être indemnisé de sa perte.

On fait aussi bien naufrage, ou l'on échoue avec perte partielle ou totale du chargement, et même aussi souvent, aussi bien à l'entrée d'un port ou très-près des côtes, qu'en en étant beaucoup plus éloigné.

Ce sont ces naufrages ou échouemens qui peuvent prêter à la fraude, et dont les causes peuvent être connues, sur lesquels ni chargeurs, ni propriétaires de navires, ne doivent jamais passer légèrement.

Négliger de rechercher les causes de ces naufrages ou échouemens, et de vérifier à qui on peut ou doit les attribuer, et s'ils ne doivent pas l'être plutôt au capitaine qu'à un malheureux hasard, c'est enhardir ceux qui ont intérêt de les voir arriver à les multiplier.

Il n'est dû non plus aucun fret de marchandises

pillées par des pirates ou prises par l'ennemi, pour intéresser plutôt les capitaines à les éviter ou à s'en défendre par tous les moyens possibles, qu'à les livrer, et parfois à des conditions qui peuvent ne profiter qu'à eux.

Fret est-il dû des marchandises pillées et rachetées, ou naufragées et sauvées ?

Des marchandises pillées par des pirates ou prises par l'ennemi peuvent être rachetées ; celles naufragées ou échouées peuvent être sauvées, et c'est le devoir du capitaine de faire l'un ou l'autre pour l'avantage des chargeurs.

Si le navire et les marchandises sont rachetés, ou si les marchandises sont sauvées du naufrage, le capitaine est payé du fret jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage.

Il est payé du fret entier, en contribuant au rachat, s'il conduit les marchandises au lieu de leur destination.

Il y a lieu à contribution pour le rachat des marchandises ; cette contribution se fait sur leur prix courant, au lieu de leur décharge, déduction faite des frais, et sur la moitié du navire et du fret (1).

Le capitaine est payé du fret, en cas de rachat des marchandises, ou lorsqu'elles sont sauvées, jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage, parce que les marchandises sont représentées, et il ne l'est qu'à proportion de ces marchandises représentées.

Il est payé du fret entier, en contribuant au rachat,

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 303. Si le navire et les marchandises sont rachetés, ou si les marchandises sont sauvées du naufrage, le capitaine est payé du fret jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage.

Il est payé du fret entier en contribuant au rachat, s'il conduit les marchandises au lieu de leur destination.

304. La contribution pour le rachat se fait sur le prix courant des marchandises au lieu de leur décharge, déduction faite des frais, et sur la moitié du navire et du fret.

Les loyers des matelots n'entrent point en contribution.

s'il conduit les marchandises au lieu de leur destination, parce qu'alors il a rempli l'engagement contracté par le fréteur, et consigné en la charte-partie.

Quant à la contribution pour le rachat, son mode est prescrit au chapitre du jet et de la contribution.

Les loyers des matelots n'entrent point en contribution, parce que ces loyers sont des salaires de peines qui ne doivent être soumis à aucun hasard de mer, et éprouver aucune diminution.

Marchandises refusées par celui auquel elles sont adressées, que peut le Capitaine pour être payé de son Fret ?

Les capitaines de navires, sous beaucoup de rapports, sont assimilés aux voituriers, et exposés à éprouver des accidens, qui entraîneroient pour eux des retards et des pertes de temps très-ruineux, si, comme pour les voituriers, la loi n'y avoit pourvu.

Si le consignataire (celui auquel des marchandises sont adressées, ou personnellement pour lui ou pour entrepôt), refuse de recevoir des marchandises, le capitaine peut, par autorité de justice, en faire vendre pour le paiement de son fret, et faire ordonner le dépôt du surplus.

S'il y a insuffisance, il conserve son recours contre le chargeur (1).

Les formalités de justice à observer par le capitaine, pour parvenir à faire vendre des marchandises en cas de refus de les recevoir, pour être payé de son fret, sont les mêmes que celles prescrites pour les voituriers.

Pour toutes répétitions à exercer contre les capitaines considérés comme voituriers, à raison des avaries dont ceux-ci ou les propriétaires des navires répondent pour eux, et quant à toutes contestations relatives à ces répartitions, la forme à suivre est la même que celle prescrite à l'égard des voituriers.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 305. Si le consignataire refuse de recevoir les marchandises, le capitaine peut, par autorité de justice, en faire vendre pour le paiement de son fret, et faire ordonner le dépôt du surplus.

S'il y a insuffisance, il conserve son recours contre le chargeur.

Capitaine de navire ne peut retenir, faute de paiement, les marchandises dans son navire.

Refuser de recevoir des marchandises, ou n'en pas payer le fret, n'est pas la même chose ; quoiqu'en considérant que le capitaine, l'un ou l'autre ait, quant à son intérêt privé, le même effet.

Le refus de réception de marchandises, pourroit mettre le capitaine seul dans un grand embarras, si le législateur ne lui eût tracé un plan de conduite régulier, dont il ne doit pas s'écarter.

Les marchandises refusées ont été transportées au lieu de leur destination, et selon les conventions faites avec l'expéditeur, il n'en a été fait aucune pour leur retour ; si ce n'est pas par faute du capitaine que les marchandises sont refusées, il n'en doit pas souffrir, et il n'a aucun autre moyen de parvenir à être payé de son fret (du prix convenu pour leur transport), que d'en vendre une partie.

L'expéditeur étant très-éloigné, le consignataire abandonnant la marchandise, il n'y a que la justice qui puisse surveiller ses intérêts, et régulariser l'exercice de celui du capitaine.

Il n'en est pas de même du défaut de paiement du fret, lorsque les marchandises ne sont pas refusées. Ce défaut de paiement peut provenir de l'absence momentanée de celui auquel elles ont été adressées, ou de toute autre cause accidentelle, mais qu'on peut présumer ne devoir nécessiter aucune poursuite rigoureuse ; aussi la loi en a-t-elle autrement ordonné, que pour refus de marchandises.

Le capitaine ne doit pas retenir les marchandises dans son navire, faute de paiement de son fret.

Il peut dans le temps de la décharge demander le dépôt en mains tierces, jusqu'au paiement de son fret (1).

(1) *Code de Comm.*

Art. 306. Le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de paiement de son fret ;

Il peut, dans le temps de la décharge, demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement de son fret.

Il est défendu au capitaine de retenir la marchandise dans son navire faute de paiement de son fret, parce que, s'il en étoit autrement, il pourroit aussi bien la remporter, et la vendre à son gré ailleurs, lors même qu'elle seroit d'une absolue nécessité pour le pays de sa destination.

Le dépôt des marchandises, en mains tierces, jusqu'au paiement du fret autorisé par la loi, étant suffisant pour assurer ce fret, il n'est pas permis au capitaine de prendre aucun autre moyen pour s'en assurer.

Ce dépôt peut se faire d'accord entre le capitaine et celui auquel les marchandises sont adressées, ou bien par le capitaine seul, mais en avertissant le consignataire du nom du dépositaire. Il ne peut y avoir de contestation à ce sujet que dans le cas où ce consignataire ne consentiroit pas à ce que le dépositaire désigné le fût, et lorsque le capitaine n'en voudroit pas désigner un autre.

Le consentement du dépositaire résultera de son silence; d'après l'avertissement qui lui aura été donné, il n'y aura lieu à contestation à cet égard qu'autant que ce consignataire formera opposition au dépôt dans les mains et dans le lieu indiqués. Le tribunal ou le magistrat en décidera.

Le dépôt de la marchandise en mains tierces pour défaut de paiement du fret, ne donnera le plus souvent lieu à aucun retard de paiement du capitaine, parce qu'il sera peu de dépositaires qui n'avancent ce qui sera dû, étant nantis et sûrs conséquemment de recouvrer cette avance.

C'est pour cette raison et par ce motif probable que le législateur a préféré d'ordonner ce dépôt, à tout autre moyen de faire payer le capitaine.

Le dépositaire ayant été indiqué par le consignataire lui-même ou par justice, le capitaine n'aura qu'à en tirer un reçu de dépôt qu'il joindra au connoissement, qui ne lui sera pas refusé, ou au jugement qui en aura ainsi ordonné, et qui remplacera le connoissement, qui auroit pu être refusé.

Si le dépositaire est choisi par le capitaine seul, sans

qu'il soit formé opposition au dépôt par le consignataire, il pourroit arriver que le consignataire refusât de représenter le connoissement.

Dans cette position, le capitaine effectuera le dépôt sur l'original du connoissement étant entre ses mains, et en prendra reçu du dépositaire; avançant le fret, le capitaine en donnera reçu.

De quelque manière que le dépôt ait été fait, le capitaine devra toujours en donner certificat conforme à son registre, à celui qui aura reçu le dépôt, et à celui qui l'aura occasionné, pour leur servir, à l'un et à l'autre, de titre respectif, pour, de la part du consignataire, exiger la restitution de ses marchandises en payant le fret au dépositaire s'il l'a avancé, et de celle du dépositaire exiger le remboursement de ce fret par lui avancé, ou le paiement de ce fret au nom du capitaine, ou faire ordonner l'un ou l'autre en justice, ainsi que de droit.

Toutes ces précautions prises dans l'intérêt de toutes les parties, il ne pourra y avoir lieu à aucun recours contre le capitaine de la part de qui que ce soit; les droits du chargeur, du dépositaire et du consignataire, se trouveront avoir été conservés.

N'ayant pas été observées, il seroit possible que le dépôt, ou du moins celui fait par le capitaine sans le concours direct du consignataire, donnât lieu à contestation sérieuse, difficile à décider et infiniment dispendieuse, et toujours très-longue entre tous les intéressés à l'expédition.

Tout dépositaire de telles marchandises pourra au surplus toujours répéter contre le consignataire les frais de décharge de magasin et autres accessoires, selon l'espèce des marchandises, et les soins que leur conservation ou entretien exigera.

Ce dépositaire sera tenu, vis-à-vis de ce consignataire, de toutes les obligations ordinaires du fondé de procuration, comme chargé de la garde et de la conservation de la fortune d'autrui.

Privilége ou Préférence du Capitaine quant aux Fret et Avaries qui lui sont dus, quand a lieu?

Le dépôt des marchandises par défaut de paiement du fret, n'aura ordinairement lieu qu'à l'égard de consignataire inconnu au capitaine, ou dont la solvabilité ne seroit pas bien établie.

La confiance habituellement usitée entre tous les commerçans, ou à leur égard, ne comporte pas autant de rigueur ni une semblable précaution contre tout consignataire connu et bien famé.

Le plus souvent tout capitaine de navire déchargera ses marchandises et les laissera sur le port à la disposition de ce consignataire, ou les lui livrera, sauf à se faire ensuite payer de son fret, si le chargeur ne s'est pas lui-même chargé de l'acquitter.

Ces marchandises, ainsi abandonnées ou délivrées, de quelque réputation que jouisse le consignataire, il peut faire défaut de payer le fret.

Le chargeur peut faire faillite, et ses créanciers réclamer ses marchandises, le fret n'en étant pas encore payé; le réclamateur peut aussi manquer après avoir reçu ses marchandises, sans en avoir payé le fret.

Dans l'un ou l'autre cas le capitaine pourroit, à l'instant même de la mise à terre, être fort embarrassé pour le recouvrement de son fret, si la loi n'y avoit pourvu ainsi qu'il suit :

Le capitaine est préféré pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

En cas de faillite des chargeurs ou réclamateurs, avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 307. Le capitaine est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

308. En cas de faillite des chargeurs ou réclamateurs avant l'ex-

Dès que dans l'un ou l'autre des cas spécifiés ci-dessus, le capitaine n'est préféré ou n'a privilége sur les marchandises de son chargement que pendant la quinzaine, à dater de leur délivrance, et encore que si elles n'ont pas passé en mains tierces, c'est-à-dire, que si elles n'ont pas été vendues par le consignataire, et livrées à d'autres à quelque titre que ce soit, ce capitaine ne doit jamais négliger de prendre reçu de délivrance, daté du jour qu'elle aura été faite, et doit veiller à ce que les marchandises ne soient pas vendues et livrées avant qu'il ne soit payé.

En cas de vente le capitaine a le droit, s'il n'a été payé, de s'opposer à la livraison et de se faire payer par préférence, même sur l'acquéreur, auparavant que cette livraison n'ait été effectuée, c'est-à-dire, avant que les marchandises n'aient été enlevées de chez celui auquel elles auront été expédiées, avant qu'elles ne soient sorties des magasins de celui-ci; car, une fois hors du domicile de cette personne, il ne sera plus temps, elles seront passées en mains tierces.

Tel est, on croit, le sens absolu de ces termes : *si elles n'ont passé en mains tierces.* Par ces expressions, le législateur n'a sûrement entendu désigner qu'une délivrance ou extradition de l'un à l'autre effectuée. Or, cette délivrance est effectuée aussitôt que les marchandises sont sorties du domicile et des magasins du vendeur.

Quant au cas de faillite, le privilége pour fret et avaries n'a lieu non plus que dans la quinzaine de la délivrance faite par le capitaine; il doit donc, sous ce rapport et dans la crainte de cet événement, ne pas négliger non plus de se munir de son reçu daté; car, sans lui, plus de privilége; et il pourra courir le risque de perdre son dû.

Au surplus, si semblable événement arrive dans la quinzaine de la délivrance du capitaine, il devra

---

piration de la quinzaine, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

309. En aucun cas le chargeur ne peut demander de diminution sur le prix du fret.

prendre toutes ses précautions pour faire valoir son privilége ou le conserver.

Il pourra faire valoir son privilége, en exigeant son paiement, ou le conserver en actionnant sur-le-champ les créanciers dans le lieu même du déchargement, afin de leur faire reconnoître qu'il lui est dû par privilége, ou en faisant ordonner contre eux qu'il en sera ainsi payé.

A l'égard des avaries, *voyez* le chapitre qui en traite particulièrement, et qui détermine celles que tout chargeur ou consignataire doit supporter.

Par consignataire on désigne celui auquel le capitaine doit remettre la marchandise transportée, indépendamment de toute autre qualité particulière et relative.

Que la marchandise lui ait été d'ailleurs envoyée comme commerçant, l'ayant demandée ou achetée, qu'elle lui ait été envoyée comme commissionnaire de l'expéditeur pour la vendre ou l'échanger pour le compte de ce dernier, ou pour la garder en dépôt à la disposition de tout autre qui lui aura été indiqué par l'expéditeur, il est consignataire. Quant au capitaine, toute autre qualité est étrangère à ce capitaine, et ne peut lui être opposée ni rien nuire à ses droits, comme entrepreneur de transport, quelque convention qui ait d'ailleurs été faite entre l'expéditeur et ce consignataire, à l'égard du fret et des avaries dont les marchandises seules sont le gage et la sûreté, ainsi que cela a été réglé au chapitre des chartes-parties, affrétement ou nolissement. (*Voyez* ce chapitre.)

Chargeur peut-il demander de la Diminution sur fret convenu ?

Il semble au premier abord qu'il auroit été juste que, par suite de quelqu'accident ou fortes avaries éprouvées par les marchandises, le fréteur ait le droit de demander une diminution sur le prix du fret.

Mais ces demandes donneroient, premièrement, lieu à trop de contestations, et souvent à des frais dont le résultat n'auroit rien de satisfaisant pour la justice. Le

législateur a préféré, par intérêt commun, de les empêcher de naître.

Le chargeur ne peut, en aucun cas, demander de diminution sur le prix du fret.

Mais il peut abandonner, pour le fret, les marchandises diminuées de prix, ou détériorées par leur vice propre ou par cas fortuit.

Il peut aussi abandonner pour ce fret, les futailles contenant vin, huile, miel, et autres liquides qui auront tellement coulé, qu'elles soient vides ou presque vides (1).

En aucun cas, le chargeur ne peut demander aucune diminution sur le fret, parce que, si cela étoit possible, le chargeur et le capitaine seroient seuls maîtres, sous une infinité de prétextes, de faire, au préjudice des propriétaires de navire, telle autre composition qu'il leur plairoit, nonobstant les conventions portées en la charte-partie relativement à ce fret.

Si la faculté de demander une diminution de fret existoit en faveur du chargeur, autant vaudroit ne pas faire de conventions préliminaires quant au fret, avant le départ.

Mais qui voudroit alors être propriétaire de navire, employer des sommes considérables à en acquérir ou à en faire construire, et courir les risques de leur perte, pour n'en recueillir presque aucun profit, et se trouver à la merci de son capitaine et d'un chargeur, sans jamais être à même de prouver leur collusion, ou de ne pouvoir y parvenir qu'avec un temps considérable et au moyen de frais énormes ?

Faute de navire, le commerce maritime ne pourroit se faire, ou ne seroit que languissant, ou, ce qui pire est-il, ne se feroit que par l'entremise des nations voi-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 310. Le chargeur ne peut abandonner pour le fret les marchandises diminuées de prix ou détériorées par leur vice propre ou par cas fortuit.

Si toutefois des futailles contenant vin, huile, miel et autres liquides, ont tellement coulé qu'elles soient vides ou presque vides, lesdites futailles pourront être abandonnées pour le fret.

sines, qui seules en retireroient les bénéfices et s'enrichiroient à nos dépens.

Le chargeur ne peut abandonner pour le fret, les marchandises diminuées de prix ou détériorées par leur propre vice ou par cas fortuit, parce qu'alors il les a trop risquées, qu'il ne peut s'en prendre qu'à lui de la modicité de leur prix, et qu'il est à présumer que ce prix équivaudra toujours au moins à celui du fret.

Si des futailles sont vides ou presque vides, aux trois quarts au moins, par exemple, le chargeur peut les abandonner pour le fret, parce qu'alors les futailles peuvent lui être absolument inutiles, et qu'il n'est pas convenu de payer le fret des futailles seules, mais bien de ce qu'elles contenoient.

De cette faculté bien précisée par la loi, il résulte une question à faire.

Supposé que le coulage des liquides contenus dans ces futailles, provienne de la faute du capitaine; leur abandon pour le fret ayant lieu de la part du chargeur, cet abandon emporteroit-il renonciation à tout recours contre le capitaine, quant à l'indemnité dont il pourroit être tenu envers le chargeur?

Il semble que ce recours n'en sera pas moins juste et moins permis.

Tout ce que le chargeur pourra faire pour se le conserver et le faire valoir, ce sera, avant de faire l'abandon des futailles, de faire constater par un expert que le coulage n'est arrivé que par la faute du capitaine, et de ne faire cet abandon qu'avec réserve de ce pouvoir contre qui de droit, à raison de l'indemnité due.

On dit *contre qui de droit*, parce que le propriétaire du navire étant civilement responsable des faits de son capitaine, il faut bien se garder de les mettre l'un ou l'autre hors du droit qu'on a de les poursuivre tous deux ou celui qu'on voudra, ou de leur fournir le prétexte de soutenir qu'ils y ont été mis.

La forme dans laquelle l'un ou l'autre des abandons ci-dessus permis, n'ayant pas été prescrite par la loi, on va tâcher de suppléer à son silence.

L'abandon ayant lieu de marchandises même, pour

cause de détérioration ou de diminution de prix, ou de futailles vides, sans qu'il y ait de la faute du capitaine, ou sans que le chargeur veuille s'en prévaloir, si cette faute existe, pourra être fait de gré à gré et par simple écrit double sous seing privé, signé du chargeur et du capitaine, ou par acte passé devant un officier public, ayant droit de le recevoir et de lui donner, au moyen de sa signature, toute la force qu'il doit avoir.

Si le capitaine se refusoit à cet accord, le chargeur devra lui faire signifier l'abandon qu'il lui fait par acte extrajudiciaire et par le ministère d'un officier public en ayant le droit.

On croit que dans ce cas, cet officier public fera très-bien, pour n'être pas exposé à un désaveu de faire signer l'acte d'abandon par le chargeur, ou de prendre, à part, un pouvoir exprès de faire cet abandon pour lui.

Le coulage des futailles ayant eu lieu par la faute du capitaine, et le chargeur prétendant s'en prévaloir contre le propriétaire du navire et contre le capitaine, ou contre l'un ou l'autre, devra faire vérifier par experts que ce coulage provient de la faute du capitaine, sauf à celui-ci la preuve contraire.

Ce fait, le chargeur fera notifier au capitaine le procès-verbal d'experts, et par le même acte, il lui fera aussi signifier l'abandon motivé des futailles, avec réserve de tous ses droits, pour raison du coulage.

De ce que la loi ne parle que du chargeur, il ne faut pas en conclure qu'il n'y aura que lui qui puisse faire les abandons dont il s'agit en ce moment, et tous les actes que son intérêt exigera.

Sous le mot de chargeur, la loi désigne tous ceux qui le représentent, et ont droit de le représenter aux cas dont est question. Si le chargeur est monté sur le navire où il aura chargé ses marchandises, à lui seul appartiendra le droit de faire tous les actes requis dans les circonstances ci-dessus prévues.

En son absence, tout consignataire de ses marchandises devra agir pour lui, ainsi qu'il sera à présumer qu'il auroit fait lui-même présent au déchar-

gement, et délivrance de ses marchandises de la part du capitaine.

Le refus nécessaire des marchandises détériorées ou diminuées de prix, ou des futailles vides, entraîne tous les autres actes également propres à légitimer ce refus et à faire supporter toute perte ou à l'expéditeur, ou à ceux qui en sont responsables.

Il en est de toutes marchandises transportées par mer comme de celles transportées par terre : il faut que celui auquel elles sont adressées les reçoive, et en décharge ainsi le roulier ou le capitaine du navire, et s'en charge lui-même vis-à-vis de l'expéditeur, ou légitime son refus, et conserve ainsi à cet expéditeur tous ses droits contre le voiturier ou le capitaine et autres garans de leurs fautes.

A l'égard de l'abandon des marchandises détériorées par leur vice propre, ou des futailles vides, au capitaine de navire, pour son fret, cet abandon n'étant qu'un accessoire du refus des marchandises, est un service particulier et occasionnel, que ne doit jamais refuser celui auquel ont été adressées des marchandises, s'il est de l'intérêt de cet expéditeur que cet abandon soit fait.

Il doit d'autant moins s'y refuser que faute de cet abandon, les droits de l'expéditeur pourroient être compromis par le capitaine, et qu'il pourroit résulter de la seule négligence apportée par le consignataire à les lui conserver, une défaveur au moins très-préjudiciable à sa loyauté et à la confiance dont tout commerçant a perpétuellement besoin.

DES CONTRATS A LA GROSSE.

C'est par abréviation qu'on dit contrat à la grosse, le mot *aventure* est supprimé.

Par contrat à la grosse, on désigne toutes conventions par lesquelles d'un côté un prêteur consent à fournir tous les fonds nécessaires pour construire ou à acheter un navire, ou pour en faire le chargement, à condition d'en supporter seul la perte en cas qu'elle arrive; mais au moyen de quoi on peut fixer d'avance l'intérêt à

tel taux qu'on le veut, pour le cas où la perte de la chose affrétée à l'emprunt n'a pas lieu.

Cet intérêt est ce qu'on appelle profit maritime de prêt à la grosse.

Ce contrat constitue une société dont un seul ou plusieurs risquent de tout perdre, ou de gagner le plus qu'il est possible, eu égard aux autres associés qui ne risquent aucun fonds, et ne peuvent que gagner si l'expédition réussit.

Le contrat à la grosse aventure, est un des contrats aléatoires permis par le Code Napoléon.

Art. 1964. « Le contrat aléatoire, porte ce Code, est une convention réciproque, dont les effets, quant aux avantages et aux pertes, soit pour toutes les parties, soit pour l'une ou pour plusieurs d'entre elles, dépendent d'un événement incertain.

» Tel le prêt à grosse aventure. »

Ce contrat est à perte ou gain éventuel et hasardeux, pour tous ceux qui y participent. Le prêteur à la grosse y risque son argent, ceux à qui ils le prêtent y risquent leurs peines et leurs temps; si l'expédition réussit, chacun en profite à proportion des parts du profit qui leur ont été assignées, non compris les fonds avancés dans lesquels le prêteur rentre, ou dont il ne cesse pas d'être seul propriétaire. Si l'expédition réussit, le prêteur retire ses fonds et le profit dont il est convenu; son associé ou ses associés gardent et partagent le surplus du gain provenant de cette expédition. Si tout est perdu, le prêteur perd ses fonds, et les autres leurs peines et leur temps.

Le contrat à la grosse est fait devant notaires, ou sous signatures privées. Il énonce, 1° le capital prêté et la somme convenue pour le profit maritime; 2° les objets sur lesquels le prêt est affecté; 3° le nom du navire et du capitaine; 4° ceux du prêteur et de l'emprunteur; 5° si le prêt a lieu pour un voyage; 6° pour quel voyage et pour quel temps; 7° l'époque du remboursement.

Les emprunts à la grosse peuvent être affectés, 1° sur le corps et quille du navire; 2° sur les agrès et apparaux; 3° sur l'armement et les victuailles; 4° sur le

chargement; 5° sur la totalité de ces objets, conjointement ou sur une partie déterminée de chacun d'eux (1).

Le prêt à la grosse pouvant être affecté distinctivement sur le corps et quille du navire, ou sur les agrès et apparaux, ou sur l'armement ou les victuailles, ou sur le chargement, ou sur la totalité de chacun d'eux conjointement, ou enfin sur une partie déterminée de chacun d'eux, il faut bien que le contrat énonce et détermine en particulier ou en totalité, les objets sur lesquels le prêt doit être affecté.

A l'égard du remboursement de la somme prêtée, il est nécessaire que son époque soit fixée, selon les objets auxquels le prêt est affecté, mais toujours ainsi qu'on le verra plus bas, sous la condition que ce remboursement n'aura lieu que dans le cas où ces objets ne seroient pas perdus.

Si le prêt est affecté sur le corps et quille du navire, sur les agrès et apparaux, sur l'armement et les victuailles, il faut que le contrat énonce si le prêt a lieu pour un voyage, pour quel voyage et pour quel temps, parce qu'il est de l'essence du contrat à la grosse de n'obliger le prêteur à courir les risques de mer, que pour le temps que ce contrat aura fixé.

Donc si le prêt à la grosse n'est fait sur corps et

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 311. Le contrat à la grosse est fait devant notaire, ou sous signatures privées.

Il énonce,

Le capital prêté et la somme convenue pour le profit maritime,

Les objets sur lesquels le prêt est affecté,

Les noms du navire et du capitaine,

Ceux du prêteur et de l'emprunteur;

Si le prêt a lieu pour un voyage,

Pour quel voyage, et pour quel temps;

L'époque du remboursement.

Art. 315. Les emprunts à la grosse peuvent être affectés,

Sur le corps et quille du navire.

Sur les agrès et apparaux,

Sur l'armement et les victuailles,

Sur le chargement,

Sur la totalité de ces objets conjointement, ou sur une partie déterminée de chacun d'eux.

quille d'un navire, sur les agrès et apparaux, sur l'armement et victuailles, que pour un voyage, le but de ce voyage, le pays ou port qui en doit être le terme, doivent être énoncés au contrat.

Il doit aussi y être énoncé à quelle époque le remboursement de la somme prêtée, et le paiement du profit maritime doivent être faits, le voyage ayant réussi. Autrement l'époque de remboursement et paiement du profit, courra du moment où les risques n'auront plus existé pour le fréteur.

Ce prêt étant fait pour plusieurs voyages, le contrat doit également énoncer pour quel pays et de quels pays ces voyages auront lieu, et l'époque du remboursement de la somme prêtée, et du paiement du profit maritime, ces voyages étant terminés; autrement l'époque du remboursement et du paiement des profits maritimes, courra dès l'instant où tous les voyages convenus auront été faits.

Le législateur veut que le contrat à la grosse, énonce pour quel voyage le prêt à la grosse a eu lieu, parce que les risques ne sont pas les mêmes sur toutes les mers, et même sur chacune d'elles en toutes saisons, parce que le voyage ou les voyages étant énoncés au contrat, les droits et risques du prêteur ne peuvent être aussi incertains que si cette énonciation n'y existoit pas, qu'alors il est plus à même de calculer ses risques, et de fixer en conséquence le profit qu'il veut avoir, et que ce profit une fois fixé, ce prêteur n'a qu'à lui à s'en prendre, s'il ne l'a pas déterminé aussi haut qu'il auroit pu.

Tout prêt à la grosse peut être fait sur corps et quille d'un navire, etc., pour un temps limité, sans détermination du voyage à faire. Dans ce cas le propriétaire du navire peut pendant ce temps entreprendre et faire tel voyage qu'il lui plaît. L'époque du remboursement de la somme prêtée et du paiement du profit maritime, est l'échéance du temps convenu, s'il n'a été stipulé une autre époque pour ce remboursement et paiement de profit.

Si le navire ou des objets affectés au prêt, viennent à

périr pendant le temps pour lequel le prêt est fait, le prêteur n'a rien à réclamer.

On peut prêter à la grosse sur les ancres, les voiles, les canons ou toutes autres parties des agrès et apparaux d'un navire, ainsi que sur sa quille et son corps, et de la même manière ; le remboursement de la somme prêtée et du profit maritime, ou la perte de l'un ou de l'autre, dépend de leur conservation ou de leur perte par fortune de mer.

A l'égard des prêts à la grosse pour chargemens, ils ne peuvent guère être faits pour un temps déterminé, car ils ne peuvent avoir d'effet que par suite de l'arrivée et de la vente des marchandises qui en ont été l'objet, et l'arrivée au moins est presque toujours incertaine quant à son époque.

Ils peuvent être faits pour un voyage et son retour, ou pour plusieurs voyages.

Faits pour un voyage, ils ne peuvent être affectés que sur les marchandises transportées ; s'ils sont faits pour l'aller et le retour, ils sont affectés sur les marchandises portées, et sur celles rapportées ; dans ce cas, le prêteur et l'emprunteur feront toujours mieux de désigner autant que possible l'espèce de marchandises qui composera le chargement de retour.

Autrement le prêteur se trouveroit trop à la merci de l'emprunteur, qui peut-être n'auroit d'autre garantie à lui offrir que des marchandises dont la valeur ne représenteroit pas celle de la somme prêtée.

Il peut être dangereux de les faire pour plusieurs voyages, à moins de désigner les espèces de marchandises, dont chaque chargement sera composé pour chaque voyage.

L'époque du remboursement du prêt et du profit, courra du retour de l'emprunteur ou de l'arrivée du navire expédié, s'il n'a été fixé aucune autre époque.

~~Le prêt à temps déterminé pour chargement~~, ne peut être relatif qu'à l'époque où il en doit être effectué un, c'est-à-dire que s'il est fait un chargement dans un temps déterminé, le prêteur encourra les risques, ou aura droit au profit, selon que l'expédition aura été heureuse ou malheureuse, et que s'il n'est pas fait de

chargement, le prêteur aura droit d'exiger sa somme de l'emprunteur, et de la lui faire rendre.

Cette espèce de prêt ne peut être que conditionnel, et le temps de l'exécution de la condition être fixé, autrement il ne peut être considéré que comme un prêt usuraire déguisé, défendu, et dont l'intérêt peut être réduit au taux légal ordinaire.

Formalités essentielles que doit observer tout Prêteur à la grosse, pour la solidité de son contrat.

Le contrat à la grosse pouvant être fait sous seings privés, ainsi que devant notaires, on conçoit aisément que s'il n'étoit assujetti à quelque formalité particulière, il seroit toujours très-aisé, au moyen du privilége qui y est attaché quant à son objet (*voyez* page 429), de frauder les créanciers de l'emprunteur.

C'est pour parer à cet inconvénient, que le législateur veut que tout prêteur à la grosse en France, soit tenu de faire enregistrer son contrat au greffe du tribunal de commerce, dans les dix jours de sa date, à peine de perdre son privilége, et que si le contrat est passé dans l'étranger, il soit enregistré au secrétariat du consul ou du magistrat du lieu, s'il n'y existe pas de consul (1).

Ainsi cet enregistrement quant à l'exercice du privilége attaché au prêt à la grosse, sur les effets qui en ont été l'objet, est une partie intégrante de ce contrat.

Faute d'enregistrement dans le temps déterminé, le contrat à la grosse subsistera bien entre le prêteur et l'emprunteur, pour toutes les conventions qui y auront été consignées; mais il n'aura contre tous autres que le simple effet d'un engagement de commerce ordinaire, non privilégié.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 312. Tout prêteur à la grosse, en France, est tenu de faire enregistrer son contrat au greffe du tribunal de commerce, dans les dix jours de la date, à peine de perdre son privilége.

Et si le contrat est fait à l'étranger, il est soumis aux formalités prescrites à l'article 234.

Tout créancier de l'emprunteur pourra faire saisir et vendre les effets, objets du prêt à la grosse, et être payé de ce qui lui sera dû, en concurrence avec le prêteur.

Au contraire, si l'enregistrement a été régulièrement fait, le prêteur à la grosse sera le premier payé sur le prix des objets affectés à son prêt, et tout autre créancier n'y aura droit que pour le surplus, ce prêteur rempli de son prêt et de son profit maritime.

Contrat à la grosse peut, comme le Connoissement, être simple ou à ordre.

Pour faciliter le commerce, la loi permet la négociation de tout contrat à la grosse, et par les mêmes voies que celle de la lettre de change et des connoissemens; mais elle veut que le pouvoir de le négocier soit exprimé au contrat; autrement le transport de sa propriété ne pourra se faire que par acte exprès, ou sous seing privé, ou devant notaires, ainsi que de toute autre obligation.

L'ordre du prêteur à la grosse, passé par lui à tout autre, et successivement par chaque porteur, ne donnera droit à ces porteurs d'ordre de recevoir et la somme prêtée et le profit maritime, que si ce droit lui a été donné par l'ordre qui lui aura été passé (1).

Peut-être pourroit-on penser que puisque le contrat à la grosse peut être à ordre, il peut aussi être au porteur, parce que la convention de le payer au porteur peut être considérée comme un ordre; mais on se tromperoit.

Dès que le législateur n'a pas déclaré que le contrat à la grosse pouvoit être au porteur, personne n'a

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 313. Tout acte de prêt à la grosse peut être négocié par la voie de l'endossement, s'il est à ordre.

En ce cas, la négociation de cet acte a les mêmes effets et produit les mêmes actions en garantie que celle des autres effets de commerce.

314. La garantie de paiement ne s'étend pas au profit maritime, à moins que le contraire n'ait été expressément stipulé.

le droit d'étendre la disposition particulière, concernant la manière dont la propriété peut en être transportée à un autre, ni de l'interpréter à sa manière.

Le législateur ne devoit ni ne pouvoit permettre que le contrat à la grosse fût au porteur, parce que personne ne reste garant d'aucun effet au porteur, et que, dans cette position, un tel contrat eût été parfois une occasion de faire des dupes.

Le prêteur a bien pu commettre son argent, le risquer contre tous les dangers accidentels de la mer, tant que la certitude de la perte n'est pas acquise ; il est possible que beaucoup d'autres prennent légitimement sa place ; et tant que les ordres auront été passés dans une semblable position, la garantie des porteurs d'ordre de l'un à l'autre n'a pour objet que la réalité du prêt et l'incertitude de l'événement. Cette garantie peut être exercée, parce que chaque porteur d'ordre a son droit établi contre celui qui lui a passé cet ordre.

Il n'en est pas de même, cet effet étant au porteur : ce porteur n'a aucun garant, et il pourroit se faire qu'il l'ait pris de la main d'un autre, qui ne s'en seroit débarrassé que pour ne pas supporter une perte dont il auroit la connoissance et la certitude acquises.

C'est ce qui pourroit arriver fréquemment, si le contrat à la grosse pouvoit être au porteur. C'est pour ne pas donner lieu à cet abus, que ce contrat est simplement déclaré pouvoir être à ordre.

Dans le cas dont il vient d'être question, le porteur d'ordre pourra faire valoir ses droits particuliers résultans d'une cession frustratoire, contre celui qui lui aura cédé, les siens n'étant pas entiers, ou, ce qui est la même chose, qui aura pris l'argent de ce porteur, quoiqu'il sût très-bien qu'il n'en dût espérer aucun profit, et seulement pour se couvrir lui-même d'une perte arrivée, et qu'il devoit seul supporter.

L'ordre dont il est question, quant au contrat à la grosse, doit être donné sur l'original du contrat lui-même, s'il est sous seing privé, ou sur la grosse, s'il a été passé devant notaire, enregistré au tribunal de

commerce dans la même forme que pour tout autre effet négociable.

Cet ordre doit être daté et signé de celui qui le passe ; il doit énoncer le nom de celui auquel il est passé, et la somme pour laquelle il l'a été.

Il doit de plus énoncer s'il est passé, et pour le capital du prêt, et pour le profit maritime.

La somme pour laquelle cet ordre aura été passé doit y être portée, parcequ'en cas de réclamation pour sa restitution, il ne seroit pas juste que le porteur pût s'en faire rendre une plus forte que celle qu'il auroit payée, et surtout exiger des dommages-intérêts plus forts que ceux relatifs à la privation qu'il auroit inutilement éprouvée de la somme par lui payée à son cédant.

Au surplus, la loi déclarant que la négociation du contrat à la grosse produit les mêmes actions en garantie que celle des autres effets de commerce, il faut se reporter, pour cette garantie, à tout ce qui se rapporte à la lettre de change, et à tout ce qui peut se rapporter à ce contrat.

En cas de perte de son titre, ou de non restitution de prêt et du profit maritime, si le porteur y a également droit, chaque endosseur exercera ses droits, conformément à ce qui est prescrit par la lettre de change.

Emprunt fait à la grosse de plus forte somme que n'est la valeur des objets qui y sont affectés, qu'en résulte-t-il ?

L'usage des contrats à la grosse n'a été introduit et autorisé par la loi que pour procurer au commerce un aliment de plus ; mais de façon cependant qu'aucun prêteur ne pût être *nécessairement* exposé à perdre une partie de ses fonds d'avance, lors même qu'il auroit le droit de les recouvrer.

C'est dans cette vue que la loi déclare *nul* tout emprunt fait à la grosse pour une somme excédant la valeur des objets sur lesquels il est affecté, qui garantissent sa rentrée, s'ils ne sont pas perdus, si le prêteur demande que cette nullité soit prononcée, et s'il

28.

est prouvé qu'il y a eu fraude de la part de l'emprunteur.

S'il n'y a fraude, le contrat est valable, mais seulement jusqu'à la concurrence de la valeur des effets affectés à l'emprunt, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue.

Le surplus de la somme empruntée est remboursé avec intérêt au cours de la place (1).

Un contrat à la grosse sur quille et corps d'un navire, sur ses agrès ou apparaux, sur l'armement ou les vituailles, ou sur une portion quelconque de ces objets, ne doit donc jamais être passé que l'estimation n'en ait été faite ou convenue entre les parties, si l'emprunteur ne veut pas être exposé à l'embarras qu'une demande en nullité ou réduction du prêt peut lui faire éprouver.

Il est même de l'intérêt du prêteur que cette estimation soit faite ou convenue avec lui en connoissance de cause, pour lui épargner à lui-même des regrets inutiles, ou dont il peut lui être très-onéreux de faire vérifier l'importance ou la futilité.

Il est de l'intérêt de toutes les parties que cette estimation soit consignée dans le contrat lui-même, pour leur tranquillité.

Quant au contrat de prêt à la grosse sur chargement, cette estimation doit également être faite et portée au contrat, si le prêt a lieu les marchandises étant déjà chargées ou prêtes à l'être, pour les mêmes raisons et pour les mêmes motifs que ci-dessus.

Il n'est pas possible de faire cette estimation lorsque les prêteurs à la grosse livreront leur argent pour faire

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 316. Tout emprunt à la grosse, fait pour une somme excédant la valeur des objets sur lesquels il est affecté, peut être déclaré nul, à la demande du prêteur, s'il est prouvé qu'il y a fraude de la part de l'emprunteur.

317. S'il n'y a fraude, le contrat est valable jusqu'à la concurrence de la valeur des effets affectés à l'emprunt, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue;

Le surplus de la somme empruntée est remboursé avec intérêt au cours de la place.

l'achat des marchandises qui doivent composer ce chargement.

C'est surtout alors que l'emprunteur peut user de fraude à l'égard du prêteur, soit en refusant les factures des marchandises achetées, soit en les faisant faire, de concert avec les vendeurs, de façon à abuser de la bonne foi du prêteur, soit en achetant des marchandises de qualité inférieure, qui seroient passées pour être d'une meilleure, soit de mille autres manières.

Dans ce cas, le prêteur ne doit jamais les laisser charger sans les avoir fait estimer.

L'intérêt du surplus de la somme empruntée, la valeur des marchandises affectées au prêt à la grosse, y étant inférieure, n'est payée qu'au cours de la place, que parce qu'alors ce surplus n'est plus censé fait à la grosse, et ne peut être qu'un prêt ordinaire dont l'intérêt ne peut se porter au-delà de celui fixé par la loi.

Emprunt à la grosse sur fret à faire, ou sur profit espéré de marchandises, est défendu.

Le prêt à la grosse, l'intérêt considérable qu'on en peut retirer, comme on l'a observé plus haut, ne sont permis que dans la vue de procurer au commerce plus de moyens, que pour l'entretenir et l'activer davantage. L'intérêt est proportionné aux risques que court ou que s'imaginera être seulement dans le cas de courir le prêteur.

Le législateur ne veut pas qu'en appliquant mal ou inconsidérément l'usage de ce contrat, on puisse, à l'aide de sa forme matérielle, et sous aucun prétexte, déguiser tout autre prêt, et en légitimer l'usure pour tout autre cas que celui où les risques inséparables de tout ce qui est confié à la mer n'existent pas.

Il prohibe, il défend tout emprunt sur le fret à faire d'un navire et sur le profit espéré des marchandises qu'on pourroit essayer de faire passer comme prêt à la grosse.

Le prêteur, dans ce cas, n'a droit qu'au rembourse-ment de son capital *sans aucun intérêt* (1).

Un contrat de prêt n'ayant pour objet que le fret à faire d'un navire ou le profit espéré de marchandises, n'a réellement aucune autre base particulière pour le prêteur que le prêt ordinaire, et ne présente aucun intérêt sinon pour l'emprunteur ; le profit à faire d'un navire ou de marchandises à vendre, est, d'une part, trop incertain ; de l'autre, il dépend trop de l'une des parties pour que l'autre n'en soit pas la dupe. Il est impossible de déterminer dans un tel contrat l'époque du remboursement.

Il n'existe ni nécessité, ni utilité que ce prêt ait lieu, si ce n'est peut-être pour l'emprunteur, assez malin pour souscrire à payer un très-fort intérêt, parce qu'il sait bien qu'il pourra le faire réduire, et aussi pour ne rendre l'argent emprunté qu'à la dernière extré-mité, faute d'époque précisément indiquée pour sa restitution.

Un tel contrat est indigne de la protection de la loi.

Le prêteur, s'il a lieu, n'a droit qu'au rembourse-ment de son capital sans intérêt ; parce que, dans le fait, son prêt ne peut être classé qu'au nombre des prêts de confiance et de simple obligeance momenta-née, qui ne portent d'ordinaire aucun intérêt.

Prêt à la grosse ne peut être fait aux matelots ou gens de mer sur leurs loyers ou voyages.

S'il étoit permis de prêter à la grosse aux matelots ou gens de mer sur leurs loyers ou voyages, ils n'au-roient plus aucun intérêt à faire leur devoir ; tout le risque de leur désobéissance retomberoit sur le prêteur.

---

(1) *Code du Comm.*

Art. 318. Tous emprunts sur le fret à faire du navire, et sur le profit espéré des marchandises, sont prohibés.

Le prêteur, dans ce cas, n'a droit qu'au remboursement du capital, sans aucun intérêt.

Ce n'est donc pas sans raison que la loi défend absolument cette espèce de prêt (1).

La loi ne dit pas, comme pour le prêt qui seroit fait sur fret à faire de navire, ou de profit de marchandises à espérer, que le prêteur n'aura droit qu'au remboursement de son capital sans intérêt.

En ne déterminant rien, quant à ce remboursement, le législateur semble avoir réservé au gouvernement la connoissance de l'infraction faite à la défense qu'il a portée, et quant à l'emprunteur matelot, ou autre homme de mer, et quant au prêteur.

En effet, cette défense tient plutôt à la police des gens de mer, qu'à la législation particulière du commerce.

Emprunt à la grosse, sur quoi est affecté par privilége ?

Le prêt à la grosse donne lieu, ainsi que tous actes de la part de l'emprunteur, à une obligation générale qui affecte tous ses biens ; c'est-à-dire que le prêteur a le droit, à raison de cet emprunt, l'expédition pour laquelle il a été fait, ayant réussi, et l'emprunteur refusant de payer ce qu'il doit, de le poursuivre de toute manière, et de faire saisir et vendre en justice ses biens, meubles et immeubles.

Mais outre le droit commun à toute espèce de créancier, le prêteur à la grosse, par faveur particulière d'utilité pour le commerce, a privilége sur les objets à raison desquels il a prêté.

Le navire, les agrès et les apparaux, l'armement et les victuailles, même le fret *acquis*, sont affectés par privilége au capital et intérêt de l'argent donné à la grosse sur le corps et quille du vaisseau.

Le chargement est également affecté au capital et intérêts de l'argent donné à la grosse sur le chargement.

Si l'emprunt a été fait sur un objet particulier du navire ou du chargement, le privilége n'a lieu que sur

(1) *Code de Comm.*

Art. 319. Nul prêt à la grosse ne peut être fait aux matelots ou gens de mer sur leurs loyers ou voyages.

l'objet et dans la proportion de la quotité affectée à l'emprunt (1).

L'effet du privilége, dont il est ici question, est de donner au prêteur à la grosse le droit d'être le premier payé sur le prix de vente des objets sur lesquels il a donné de l'argent ; nonobstant toutes autres créances de l'emprunteur, que leur vente ait lieu en justice ou à l'amiable.

Dans le cas de vente à l'amiable, et lorsque le prêteur a à craindre que l'emprunteur n'abuse du prix des marchandises (du chargement) sur lesquelles il a donné de l'argent à la grosse, il n'a aucun autre moyen de conserver et d'exercer son privilége qu'en formant opposition à la délivrance de ce prix entre les mains de l'acquéreur, et de demander, contre lui et contre le vendeur, ou tous autres, s'ils contestent son paiement, l'exécution du privilége que lui accorde la loi.

Cette demande n'est pas du ressort des tribunaux de commerce, parce qu'elle ne tend qu'à faire exécuter un titre qui équivaut à un jugement, et que nulle exécution de jugement n'appartient aux tribunaux de commerce. (*Voyez* de la forme de procéder devant les tribunaux de commerce, 2e vol.)

La vente en justice des objets sur lesquels il auroit été prêté à la grosse ayant lieu, le prêteur doit, si ces objets sont des marchandises, former son opposition à leur prix de vente, ainsi que la loi le prescrit en cas de vente sur saisie-exécution de meubles, et ainsi que le prescrit le Code de Procédure, art. 609 et 610 que voici :

Les oppositions des créanciers du saisi-exécuté dans

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 320. Le navire, les agrès et les apparaux, l'armement et les victuailles, même le fret acquis, sont affectés par privilége au capital et intérêts de l'argent donné à la grosse sur le corps et quille du vaisseau.

Le chargement est également affecté au capital et intérêts de l'argent donné à la grosse sur le chargement.

Si l'emprunt a été fait sur un objet particulier du navire ou du chargement, le privilége n'a lieu que sur l'objet, et dans la proportion de la quotité affectée à l'emprunt.

ses meubles ne pourront être formées, même pour loyers, que sur le prix de la vente ; elles en contiendront les causes ; elles seront signifiées au saisissant et à l'huissier, ou autre officier chargé de la vente, avec élection de domicile dans le lieu où la saisie a été faite, si l'opposant n'y est pas domicilié, le tout *à peine de nullité* et des dommages-intérêts contre l'huissier, s'il y a lieu.

Cette opposition ne donnera lieu à aucune poursuite contre l'opposant, sauf à discuter les causes de son opposition lors de la distribution des deniers.

S'il s'agit de la vente en justice d'un navire, l'opposition sera faite dans le délai, et ainsi que le prescrit le Code de Commerce. (*Voyez* page 290.)

Reste une difficulté sur laquelle le Code de Commerce ne s'est pas expliqué, parce que le Code Napoléon, qui s'applique à toute espèce de difficulté, tant qu'il n'est pas contraire à tous les autres Codes qui ne sont, quant à lui, que d'exception, y a spécialement pourvu.

Cette difficulté résulte de ce qu'un navire, sur les agrès et apparaux, ou autres objets d'armement, duquel il aura été donné de l'argent à la grosse, peut être vendu sans prix particulièrement désigné pour chacun de ces objets affectés par privilége à l'emprunt.

Dans ce cas, comment asseoir le privilége du prêteur ?

Il n'en existera aucun autre moyen que de faire une ventilation, c'est-à-dire une estimation des objets affectés à l'emprunt à la grosse, proportionnellement au prix total de la vente, et ce sera sur le prix établi par cette estimation que le prêteur exercera seulement son privilége.

Au surplus, le prêteur à la grosse pourra éviter cette difficulté en se pourvoyant, comme pour distraction d'effets compris dans une saisie de navire, et qui n'appartiendroient pas au propriétaire de ce navire ; il pourra, par analogie de ce qui est prescrit pour distraction de saisie de navire, demander que les objets affectés par privilége à son prêt, soient vendus à part de tous autres, et cette vente ayant ainsi lieu, il n'exis-

contestations ruineuses, et pour les propriétaires, et pour les prêteurs eux-mêmes, dans le cas d'insuffisance de la valeur des objets sur lesquels seroient affectés en même temps plusieurs de ces prêts.

Le législateur y a pourvu en déterminant pour chaque prêteur un rang fixe et immuable de paiement.

Les emprunts faits pour le dernier voyage du navire, sont remboursés par préférence aux sommes prêtées pour un précédent voyage, quand même il auroit été déclaré (par un acte postérieur au premier emprunt), que ces sommes sont laissées par continuation ou renouvellement.

Les sommes empruntées pendant le voyage, sont préférées à celles qui auroient été empruntées avant le départ du navire (doivent être payées sur le prix des objets affectés à ces mêmes emprunts, avant celles empruntées avant le départ du navire); et s'il y a plusieurs emprunts faits pendant le même voyage, le dernier emprunt sera toujours préféré à celui qui l'aura précédé (1).

Ces dispositions légales semblent, au premier coup d'œil, être discordantes d'avec les principes de la justice ordinaire; mais il n'en est plus de même si l'on se reporte à leurs motifs particuliers.

Ces motifs sont d'intérêt général, par rapport au commerce de mer, et préviennent conséquemment tout intérêt spécial et particulier.

Tout prêt fait pour le départ d'un navire, est ou un prêt nécessaire, sans lequel le commerce se trouveroit privé de son service. Sans le prêt fait pendant un voyage, le navire se seroit peut-être perdu, ou l'équipage auroit manqué du nécessaire.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 323. Les emprunts faits pour le dernier voyage du navire sont remboursés par préférence aux sommes prêtées pour un précédent voyage, quand même il seroit déclaré qu'elles sont laissées par continuation ou renouvellement.

Les sommes empruntées pendant le voyage sont préférées à celles qui auroient été empruntées avant le départ du navire; et s'il y a plusieurs emprunts faits pendant le même voyage, le dernier emprunt sera toujours préféré à celui qui l'aura précédé.

Dans l'un ou l'autre cas, ni les propriétaires ni le capitaine ne pourroient trouver à emprunter, si le remboursement du prêt n'étoit assuré autant qu'il peut l'être, pour ne laisser aucune inquiétude de primauté de paiement en faveur de tout autre prêteur.

Les premiers prêteurs à la grosse, s'il est fait un autre emprunt avant le départ du navire par le propriétaire, peuvent en être informés au moyen de l'enregistrement qui doit être fait du dernier contrat, ainsi que du premier dans les dix jours de sa date (*voyez* page 432).

Ce sera à ces prêteurs, s'ils ont quelque raison de craindre de ne pas être payés, le dernier prêteur devant avoir la préférence sur eux, à actionner le propriétaire du navire, et à le faire vendre avant le départ pour lequel auroit été fait le dernier emprunt. Car l'intention du législateur en établissant la préférence de paiement en faveur du dernier prêteur, n'a sûrement pas entendu que cette préférence ait lieu, si le départ pour lequel il auroit été fait, ne s'effectue pas.

Les termes de la loi sont précis, ce sont les seuls emprunts faits pour le dernier voyage qui sont préférés aux précédens, et ces emprunts ne pourront jamais être considérés faits pour le dernier voyage, s'il n'a pas eu lieu, et tant qu'il n'aura pas lieu.

Si le second prêt ne doit donner aucune inquiétude à ces prêmiers prêteurs, il leur sera indifférent.

D'ailleurs il est à présumer qu'aucun prêteur à la grosse, qui pourra toujours aisément aussi vérifier s'il n'existe pas déjà des prêts semblables, affectés sur les mêmes objets qu'on lui proposeroit pour garantie, ne les fera pour aucun voyage, si ces prêts peuvent porter préjudice à d'autres.

Quant aux emprunts régulièrement faits en voyage, aucun prêteur n'a à se plaindre du privilége de primauté, de remboursement qui leur est accordé, pas même les prêteurs de même espèce que le dernier fait, puisque ce prêt n'aura servi qu'à leur conserver à tous les gages de leur emprunt.

Prêteur à la grosse sur Marchandises, quand n'en supporte pas la perte ?

La solidité d'un navire ou telles autres qualités relatives à sa marche et à la pratique des mers qu'il est destiné à parcourir, peuvent et doivent beaucoup influer, ainsi que les talens et la probité commune du capitaine, sur les résolutions de tout prêteur à la grosse sur marchandises ; il n'auroit pas ainsi prêté, si les marchandises n'avoient pas dû être chargées sur *tel* navire, ou si le navire n'étoit pas commandé par *tel* capitaine.

Les marchandises une fois chargées sur le navire désigné au contrat d'emprunt, ne doivent plus en sortir que pour être déchargées au lieu de destination.

La désignation du navire qui doit transporter des marchandises sur lesquelles il a été donné de l'argent à la grosse, est une partie essentielle des conventions consignées au contrat de ce prêt.

Cette convention est précise, et fixe invariablement que le prêteur n'a entendu courir les risques d'aucune perte que celle survenue dans le cours du voyage de ce navire ; elle suppose que les marchandises ne doivent être chargées sur aucune autre, qu'en cas de force majeure, qu'en cas de nécessité absolue, et que si elles en étoient changées hors le cas de force majeure, et par conséquent de nécessité absolue, il n'a pas entendu continuer de courir les risques de leur perte.

Aussi la loi est-elle conforme à ces principes.

Le prêteur à la grosse sur marchandises chargées dans un navire désigné au contrat, ne supporte pas la perte des marchandises, même par fortune de mer, si elles ont été chargées sur un autre navire, à moins qu'il ne soit légalement constaté que ce chargement a eu lieu par force majeure (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 324. Le prêteur à la grosse sur marchandises chargées dans un navire désigné au contrat, ne supporte pas la perte des marchandises, même par fortune de mer, si elles ont été chargées sur un autre navire, à moins qu'il ne soit légalement constaté que ce chargement a eu lieu par force majeure.

Outre les raisons déterminantes pour que le prêteur à la grosse ne supporte pas dans tout autre cas la perte des marchandises sur lesquelles il a donné de l'argent, qu'on a exposées ci-dessus, il en est encore d'autres aussi concluantes en sa faveur.

S'il étoit permis de charger indifféremment des marchandises sur lesquelles on auroit prêté à la grosse, et que, n'importe sur quel navire, elles aient été chargées, le prêteur dût en supporter la perte, ce prêteur se trouveroit exposé à une infinité de fraudes.

Les emprunteurs pourroient vendre ou faire vendre à leur profit ces marchandises, et profiter de la perte totale ou du naufrage d'un autre navire ayant fait le même voyage que celui sur lequel elles auroient été d'abord chargées, pour abuser les prêteurs. Les risques augmenteroient en raison de l'immoralité des emprunteurs, ou de ceux auxquels les marchandises auroient d'abord été confiées. Il n'y aura plus la moindre sûreté pour aucun de ces prêteurs, il ne s'en feroit plus; le commerce de mer se trouveroit privé d'une de ses plus grandes ressources.

La loi porte que le prêteur ne supporte pas la perte des marchandises changées de navire, à moins que ce changement n'ait eu lieu par force majeure *constatée*, parce qu'elle n'a pas voulu prêter à aucune fraude.

Ce constaté peut exister par le livre du capitaine, et par les divers rapports qu'il est obligé de faire dans les divers endroits où il aborde ou prend des relâches. (*Voyez* pages 311, 333.)

Il peut l'être encore par des certificats délivrés par des tiers, tels que celui d'impossibilité de radoubs, lors de laquelle le capitaine est obligé de chercher à louer un autre navire pour continuer son voyage, ainsi que le porte l'article 296. (*Voyez* page 407.)

Quand le Prêteur à la grosse ne peut-il réclamer la somme par lui prêtée?

Le profit maritime, les intérêts du prêt à la grosse, ne sont en quelque façon arbitraires, c'est-à-dire, n'ont été fixés par aucune loi, que parce que le prêteur, en cas de perte, perd son capital et son

profit. Aucun article de loi n'a encore précisé cette condition essentielle du prêt à la grosse, et distinctive de tout autre prêt ; mais le législateur n'a pas oublié une disposition aussi importante, et qui constitue l'essence, la nature, l'espèce particulière de ce prêt, et qui justifie la faveur particulière qu'elle assure au prêteur, en cas de réussite de l'expédition.

Les effets sur lesquels le prêt à la grosse a été fait, étant *entièrement* perdus, et la perte n'en étant arrivée que *par cas fortuit*, dans *le temps* et dans *le lieu des risques*, la somme prêtée ne peut être réclamée (1).

Le prêteur ne supporte la perte entière des effets sur lesquels il a donné de l'argent à la grosse, que lorsqu'elle arrive par cas fortuit, par fortune de mer, par naufrage, bris, échouement nécessaire ; pillage des pirates ou prise par l'ennemi.

Si c'est par faute ou fraude du capitaine ou de l'équipage, ils en restent responsables envers le prêteur et l'emprunteur.

Ce qui est statué quant à la perte entière des marchandises, s'applique à leur perte partielle. Qui dit plus dit moins, en législation comme en tout autre chose. L'article de loi qui suit en est d'ailleurs la preuve.

Le temps des risques est fixé par la loi elle-même, à défaut de l'être par le contrat, ce qui peut souvent arriver.

Le lieu des risques est la mer, et tous les lieux où on relâche ou aborde, autre que le lieu de destination, pendant le voyage, et jusqu'à leur délivrance à terre.

Quels déchets, diminution ou pertes sont supportés par le Prêteur à la grosse ?

Il est de l'essence du contrat de prêt à la grosse, que

(1) *Code de Comm.*

Art. 325. Si les effets sur lesquels le prêt à la grosse a eu lieu, sont entièrement perdus, et que la perte soit arrivée par cas fortuit, dans le temps et dans le lieu des risques, la somme prêtée ne peut être réclamée.

les pertes des marchandises qui y sont affectées, arrivées par fortune de mer, soient supportées par le prêteur. Quelles que soient les pertes, elles sont pour lui.

Mais toutes espèces de marchandises ne sont pas sujettes à n'éprouver des pertes que par fortune de mer; il en est de sujettes à des pertes qui ne proviennent que de leurs propres vices, ou faute d'avoir pris les précautions nécessaires ou propres à leur conservation.

Tels sont les grains, les matières salines, les liquides qui peuvent s'échauffer, se fondre, s'évaporer, couler ou se gâter, indépendamment de toutes précautions prises pour les conserver, ou faute d'avoir pris ces précautions.

Les déchets, diminution et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, et les dommages causés par le fait de l'emprunteur, ne sont point à la charge du prêteur (1).

Ainsi donc c'est aux emprunteurs à ne charger que des marchandises saines et sans vices naturels, dont le voyage doit nécessairement diminuer la qualité et le prix, ou entraîner la perte.

C'est aux emprunteurs à emballer les marchandises par des procédés tels, que leur diminution, déchet ou perte ne puissent leur être imputés.

Autrement, tous les déchets, diminutions ou pertes seront pour leur compte, et non pour celui du prêteur.

Le législateur a dû porter ces dispositions, qui ne sont que de justice, et sans lesquelles les prêteurs à la grosse seroient souvent exposés à être dupes des emprunteurs.

Il n'a pu indiquer par qui il seroit veillé à cet égard aux intérêts du prêteur : c'est à lui à y pourvoir, et d'autant plus, que les fautes commises par les emprunteurs, ou les fraudes qu'ils auroient pu se permettre, ne pourroient être découvertes que lors de la décharge des marchandises au lieu de leur destination.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 326. Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, et les dommages causés par le fait de l'emprunteur, ne sont point à la charge du prêteur.

Il n'est pas ici question des pertes et autres avaries que peuvent essuyer les marchandises, par la faute ou la négligence du capitaine ou des gens de l'équipage, dont les propriétaires des navires sont les garans, parce que leur responsabilité est générale, et s'applique aux emprunteurs comme aux prêteurs.

Que doit l'Emprunteur à la grosse en cas de naufrage, une partie des marchandises ayant été sauvée et une autre perdue ?

On appelle naufrage la perte ou le bris d'un bâtiment en mer ; cette perte ou bris peut avoir lieu par tempête en pleine mer, et il est alors rare que tout, navire et marchandises, ne soient pas perdus en totalité.

On fait aussi naufrage lorsque, dans la course prolongée d'un bâtiment, il vient à frapper sur des bancs contre lesquels il se brise, ou orsqu'il rencontre des hauts fonds dans lesquels il s'en age par la quille, s'y trouve ainsi arrêté, et y est tellement battu par les lames de mer, qu'il y est mis en pièces.

Un navire peut faire naufrage lorsqu'il est jeté sur les côtes par les courans et la tempête, ou lorsqu'il y est jeté par ceux mêmes qui dirigent ses mouvemens, afin d'éviter sa perte autrement inévitable, et celle des gens de l'équipage et du chargement.

Les naufrages à la côte, sur des bancs ou sur des basfonds, ne produisent pas ordinairement la perte totale du chargement, même lorsque celle du navire s'opère.

Dans les cas où partie des marchandises, sur lesquelles il a été donné de l'argent à la grosse, sont sauvées, le paiement des sommes empruntées à la grosse est réduit à la valeur des effets sauvés, déduction faite des frais de sauvetage (1).

Lorsque la loi dit que les sommes empruntées à la grosse sont réduites à la valeur des effets sauvés, il semble qu'il ne faut pas entendre que c'est à leur première

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 327. En cas de naufrage, le paiement des sommes empruntées à la grosse est réduit à la valeur des effets sauvés et affectés au contrat, déduction faite des frais de sauvetage.

valeur; mais à ce que vaudront ces effets sauvés selon qu'ils auront été avariés (gâtés, diminués) ou non, soit par la mer dans laquelle ils seroient tombés et auroient séjourné, ou par l'effet de tous autres accidens qu'ils auroient éprouvés lors du naufrage, ou par le choc ou le froissement contre d'autres marchandises, par chute ou roulement des unes sur les autres; car ces avaries sont des pertes qu'il faut joindre à celles des frais de sauvetage, et qu'on peut regarder comme en faisant partie.

Les frais de sauvetage sont à la charge du prêteur à la grosse, parce que, comme on l'a vu, art. 261 (*voyez* page 360), les matelots et gens d'équipage sont payés extraordinairement des journées par eux employées à sauver les débris du vaisseau et les effets naufragés.

Les frais de sauvetage se payent selon la contribution qui en est faite sur tous les effets sauvés, à proportion de leur valeur actuelle.

Quel est le Temps des risques du Prêteur à la grosse?

Le temps des risques du prêteur à la grosse peut être déterminé par le contrat, pour certains voyages qu'il est d'usage de faire dans un espace de temps régulier, et presque déterminé par habitude, tels que ceux du petit cabotage le long des côtes de port à port, sans perdre les terres de vue; mais comme il est impossible de fixer le temps qu'on employera aux longs voyages de traverse de la grande mer, la loi y a pourvu.

Le temps des risques n'étant pas déterminé par le contrat, il court, à l'égard du navire, des agrès, apparaux, armemens et victuailles, du jour que le navire a fait voile, jusqu'au jour où il est ancré, ou amarré au port au lieu de sa destination.

A l'égard des marchandises, le temps des risques court du jour qu'elles ont été chargées dans les navires ou dans les gabares, pour les y porter jusqu'au jour où elles sont délivrées à terre (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 328. Si le temps des risques n'est point déterminé par le con-

Être amarré, ces termes s'appliquent à tout navire qui peut être retenu dans un port, près du quai, au moyen d'un câble dont un des bouts est lié au navire, et l'autre fixé à terre.

Tous les vaisseaux ne peuvent pas parfois être ainsi amarrés dans un même port ou quai; ils s'y amarrent sur ancre : dans cet état, au lieu de les dire amarrés, on les dit ancrés au port.

Dès cet instant, les risques du prêteur à la grosse sur le navire ou ses agrès, apparaux, armement ou victuailles, cessent.

Il est constaté par le registre du capitaine; tous les risques que peuvent courir tous ces objets dans le port même, par quelque cause que ce soit, sont supportés par les propriétaires du navire.

Il n'en est pas de même des marchandises : les risques du prêteur à la grosse courent du jour où les marchandises sont chargées dans le navire ou dans les gabares pour les y porter, jusqu'au jour où elles sont *délivrées* à terre, parce que, pendant tout le temps qu'elles sont sur mer, elles sont sujettes à des risques inséparables de l'élément auquel elles ont été confiées; parce que, dans les ports mêmes, un vaisseau peut faire naufrage par tempête ou abordage (choc de vaisseau contre un autre), quelque précaution qu'on ait prise pour le mettre en sûreté.

Ces risques courent au compte du prêteur, jusqu'à ce que les marchandises aient été *délivrées* à terre, et non pas *mises* à terre, parce que leur arrivée ne doit compter que de l'instant où il en a été donné reçu par celui auquel elles ont été adressées, ou décharge au capitaine par celui qui les accompagne pour les vendre et en réaliser les fonds de prêt et les profits communs.

Les risques du prêteur courent jusqu'à ce que les

---

trat, il court, à l'égard du navire, des agrès, apparaux, armement et victuailles, du jour que le navire a fait voile, jusqu'au jour où il est ancré ou amarré au port ou lieu de sa destination.

A l'égard des marchandises, le temps des risques court du jour qu'elles ont été chargées dans le navire, ou dans les gabares pour les y porter, jusqu'au jour où elles sont délivrées à terre.

marchandises aient été *délivrées*, et non pas *mises* à terre, parce que, de l'instant de leur mise à terre jusqu'à celui de leur délivrance, de leur remise à celui auquel elles sont expédiées, ou jusqu'à ce que celui qui est chargé d'en avoir soin dans le lieu de leur destination, en ait donné décharge au capitaine, elles peuvent être inévitablement exposées à des dangers, qui ne sont que la suite inséparable de leur transport d'un lieu à un autre, et de leur décharge et abandon momentané dans celui de leur destination.

Il est des ports dans lesquels on ne peut ni charger ni décharger tous les navires qu'au moyen de gabares.

Cet inconvénient a lieu pour tous les bâtimens qui tirent plus d'eau qu'il ne s'en trouve près des quais, qui enfoncent dans la mer pour en être soutenus de manière à être convenablement chargés, à une plus grande profondeur qu'il n'en existe près de ces quais.

Les gabares sont des bâtimens plats, poutrés ou non, recouverts ou non d'un plancher, et qui servent à transporter aux navires à charger et éloignés des quais d'un port, les marchandises qu'ils sont destinés à transporter ailleurs.

Les marchandises étant dans ces gabares, sont dès-lors déjà exposées à tous les périls de la mer; c'est pourquoi les prêteurs en courent les risques.

Pour la décharge des navires, on est de même forcé de se servir de gabares; c'est pour cela que tant que les marchandises n'ont pas été délivrées à terre, les prêteurs en courent les risques.

Emprunteurs à la grosse, quand libérés de la restitution des sommes empruntées?

On a vu plus haut (page 448) que la perte des effets affectés au prêt à la grosse, arrivée par cas fortuit dans le temps et dans le lieu des risques, la somme prêtée ne pouvoit être réclamée.

Cette disposition suppose que ces effets ont été chargés et confiés à la mer; mais pour qu'elle ait son exécution, le législateur a cru devoir y en ajouter une autre.

L'emprunteur qui veut profiter de la disposition de la loi, qui dit qu'en cas de perte arrivée par cas fortuit, dans le lieu et dans le temps des risques, il ne doit pas restituer la somme empruntée, doit justifier que les marchandises par lui affectées au prêt, ont été chargées pour son compte, jusqu'à concurrence de cette somme (1).

Les emprunts à la grosse se font parfois pour acheter des marchandises à charger. Ils peuvent se faire lorsque des marchandises ont déjà été chargées.

Lorsque le prêt a lieu pour achats de marchandises à charger, le prêteur peut bien veiller à ce que les achats soient faits; mais il est impossible qu'il s'en rapporte pour ses achats, ainsi que pour le chargement des marchandises achetées, à la loyauté de l'emprunteur.

Le prêt étant fait sur les marchandises déjà chargées, il peut être impossible, ou au moins difficile, de vérifier à vue si elles l'ont été effectivement.

Si les emprunteurs n'étoient pas obligés de justifier, au cas de perte de navire et du chargement, qui peut avoir été en même temps celle de tout l'équipage, et de tous les documens de ce dont le chargement se composoit, qu'ils avoient chargé sur le navire des effets jusqu'à concurrence de la somme empruntée, ils pourroient jouer, comme en loterie, le hasard de cette perte à leur seul profit, et sans en essuyer eux-mêmes aucune.

Ils pourroient, en gardant les marchandises aux risques de payer la somme empruntée et les profits maritimes convenus, au cas de réussite de l'expédition, profiter en toute sûreté de cette même somme, si le navire venoit à se perdre avec son chargement.

Alors les conditions du traité premier auroient été

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 329. Celui qui emprunte à la grosse sur des marchandises, n'est point libéré par la perte du navire et du chargement, s'il ne justifie qu'il y avoit, pour son compte, des effets jusqu'à la concurrence de la somme empruntée.

faussées par l'emprunteur, et le prêteur ne seroit qu'une dupe.

Le contrat de prêt, dans le cas où l'expédition auroit réussi, ne seroit qu'un contrat usuraire proscrit chez tous les peuples, intolérable, quoique l'usure n'ait lieu que par le fait de l'emprunteur.

D'un autre côté, l'expédition ayant réussi, et les marchandises n'ayant pas été vendues sur le lieu de leur destination, et selon le profit présumé à faire, et qui peut-être seul auroit déterminé le prêteur à avancer son argent, comment alors fixeroit-on son profit, s'il ne devoit l'être qu'en proproportion du gain effectif sur le prix d'achat, et surtout si ce profit avoit été déterminé devoir être de moitié, des quatre cinquièmes, ou dans toute autre proportion semblable relative au gain de vente?

D'ailleurs, la sûreté de paiement par privilége, établie par la loi en faveur du prêteur, n'existeroit pas; peut-être même n'en existeroit-il plus aucune pour lui.

Dans le cas de perte du navire et du chargement, ou dans le cas de réussite de l'expédition, les marchandises affectées au prêt à la grosse, n'ayant pas été chargées, le contrat qui en auroit été passé ne présenteroit plus qu'une escroquerie hasardée ou projetée, et effectuée par l'emprunteur envers le prêteur.

C'est par toutes ces raisons que la loi veut que l'emprunteur à la grosse, en cas de perte du navire et du chargement, ne soit libéré du paiement de la somme empruntée, qu'en justifiant qu'il y avoit sur le navire perdu et désigné au contrat, et pour son compte, des effets de la valeur de la somme empruntée.

Le législateur veut que le chargement des effets affectés à l'emprunt à la grosse, soit justifié avoir été chargé pour le compte de l'emprunteur, parce qu'il est possible que lors d'un emprunt à la grosse, le prêteur soit abusé à cet égard, et prête sur montre de marchandises chargées, faites par l'emprunteur auquel elles n'appartiendroient plus, celui-ci les ayant déjà vendues ou passé à une autre le connoissement à ordre ou au porteur qu'il en auroit fait faire.

Le législateur a cru devoir prendre toutes les pré-

cautions ci-dessus détaillées en faveur des prêteurs à la grosse, pour maintenir autant que possible l'usage et l'habitude de ces prêts, souvent avantageux pour le commerce.

Cependant c'est aux prêteurs à ne pas trop se fier à ces précautions, les seules qu'il ait été au pouvoir du législateur de prendre pour eux.

Jamais aucun prêteur à la grosse, ayant donné de l'argent pour achats de marchandises à charger, ne doit négliger de vérifier ces achats, et les prix auxquels ils sont comptés par l'emprunteur, ni de surveiller leur chargement, ni de s'assurer qu'il a été fait de manière à ce que les effets chargés ne puissent passer au gré de l'emprunteur dans les mains de tout autre, à titre de propriétaire.

Pour éviter toute supercherie ou fraude de la part de l'emprunteur, le prêteur à la grosse doit veiller à ce que le connoissement énonce et désigne bien par nature, espèce, poids ou mesure, et même par les noms des propriétaires du navire, toutes les marchandises affectées à son prêt, et surtout il ne faut pas qu'il souffre que le connoissement soit délivré à l'emprunteur, à ordre ou au porteur.

Quant au prêt fait sur marchandises déjà chargées, il ne doit être fait que sur connoissement, étant au nom seul de l'émprunteur.

Avaries communes ou simples des marchandises affectées à emprunt à la grosse, à la charge de qui sont-elles ?

Il est des avaries déclarées communes ou simples par la loi elle-même. Les avaries communes sont supportées, ainsi qu'on le verra au chapitre qui les concerne, par les propriétaires du navire et par les chargeurs; les avaries simples le sont par les propriétaires du navire ou par les chargeurs, selon qu'elles sont survenues au navire, ou aux marchandises.

Par une disposition particulière relative au prêt à la grosse, les prêteurs seuls contribuent à la décharge des emprunteurs, aux avaries communes, et suppor-

tent de même les avaries simples, s'il n'y a convention contraire au contrat (1).

Les avaries communes sont supportées par le prêteur à la grosse, à la décharge de l'emprunteur, parce que, dans le fait, jusqu'à l'arrivée des marchandises affectées au prêt, elles sont plutôt la propriété du prêteur que celle des emprunteurs.

A l'égard des avaries particulières qui doivent être supportées par les propriétaires de chacun des effets qui les éprouvent, elles sont de droit aussi, et par les mêmes motifs, à la charge des prêteurs.

Elles peuvent être partagées entre le prêteur et l'emprunteur, si le contrat porte cette convention relative, parce qu'il est libre à toutes les parties contractantes de faire telles conventions qu'il leur plaît, lorsque la loi ne l'a pas implicitement ou explicitement défendu, et bien mieux encore lorsque, comme ici, elle l'a permis.

La loi permet cette convention de partage des avaries particulières entre le prêteur et l'emprunteur à la grosse, pour laisser à l'un et à l'autre le droit et le moyen de s'entendre à raison de ces avaries, ainsi qu'il le permet aussi, ainsi qu'on le verra ci-après, à l'assureur et à l'assuré.

Y ayant contrat à la grosse et contrat d'assurance sur le même navire ou sur le même chargement, comment se partage le produit des effets?

Il est possible qu'on ait emprunté à la grosse pour faire un chargement, et que le même chargement ait été assuré; dans ce cas et les effets ayant été naufragés, le prêteur à la grosse et l'assureur partagent le produit des effets sauvés, savoir, le prêteur à la grosse, *pour son capital seulement*, et l'assureur pour les sommes assurées au marc le franc de leurs intérêts respectifs, sans

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 330. Les prêteurs à la grosse contribuent, à la décharge des emprunteurs, aux avaries communes.

Les avaries simples sont aussi à la charge des prêteurs, s'il n'y a convention contraire.

préjudice des priviléges établis par l'art. 191 (*voyez* page 260) (1).

J'avoue qu'il m'est impossible de justifier cette disposition autrement qu'en la faisant considérer comme une exception à ce qui a été généralement réglé quant à toute autre assurance en cas de perte.

Alors la seule justification existera dans la volonté absolue du législateur, qui, dans un cas d'équité plutôt que de justice très-difficile à décider, aura mieux aimé trancher toutes les difficultés que de laisser aux parties intéressées le droit et la faculté de les faire valoir à trop grands frais, et peut-être en pure perte l'une contre l'autre, lorsque l'assurance auroit été faite en faveur des emprunteurs.

En effet l'assurance ayant eu lieu en faveur des emprunteurs à la grosse, et chacun des prêteurs et de l'assureur ayant couru des risques, il étoit plus équitable d'ordonner le partage, sans autre formalité, du produit des effets sauvés du naufrage, que de les exposer à un procès dispendieux et presqu'impossible à juger en faveur de l'un sans blesser, contre toute justice, les droits de l'autre.

En cas de naufrage l'assuré a la faculté d'abandonner les effets assurés, mais les effets affectés à un emprunt à la grosse peuvent-ils être abandonnés à l'assureur par les emprunteurs assurés? D'un autre côté l'assureur n'ayant probablement pas été payé de sa prime, doit-il la perdre en entier par le dénuement des assurés?

Toutes ces questions étant trop délicates à résoudre, ordonner le partage, et tel qu'il l'a été, étoit le seul parti à prendre.

D'après la loi, ce partage ne fait dans ce cas presqu'aucun tort au prêteur, puisqu'il ne doit avoir

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 331. S'il y a contrat à la grosse et assurance sur le même navire ou sur le même chargement, le produit des effets sauvés du naufrage est partagé entre le prêteur à la grosse, *pour son capital seulement*, et l'assureur, pour les sommes assurées, au marc le franc de leur intérêt respectif, sans préjudice des priviléges établis à l'article 191.

lieu qu'au marc le franc de l'intérêt de l'assureur, proportionné à celui du prêteur, et l'intérêt de l'assureur n'étant relatif qu'à sa prime.

L'article de la loi dont il s'agit ne s'applique probablement pas à l'assurance convenue en faveur du prêteur à la grosse, car alors on délaissera, aux termes des dispositions de la loi concernant les assurances, les effets assurés; et alors il n'y aura pas lieu à partage, la somme d'assurance devant lui être payée, et les effets sauvés appartenir à l'assureur, ou le prêteur n'abandonnera pas ses effets, mais n'aura aucun droit à la somme assurée.

DES ASSURANCES.

Du Contrat d'assurance et de sa forme.

Par assurance on désigne un contrat légal par lequel l'une des parties qu'on appelle assureur, s'engage, d'une part, à indemniser le propriétaire d'un navire de toute perte éventuelle, dans le cours de voyage où le propriétaire du chargement de ce navire, de celle de ses marchandises, moyennant une prime, une somme proportionnée à la somme que l'assureur s'expose lui-même à perdre, que l'assuré, d'autre part, s'engage à payer, si la perte n'a pas lieu. Le contrat d'assurance est un des contrats aléatoires (à perte ou gain), permis par le Code Napoléon.

Art. 1964. « Le contrat aléatoire, porte ce Code, est une convention réciproque, dont les effets, quant aux avantages et aux pertes, soit pour toutes les parties, soit pour l'une ou pour plusieurs d'entre elles, dépendent d'un événement incertain. »

C'est un contrat dont les obligations réciproques sont *casuelles*, et indépendantes, absolument, du pouvoir de l'une ou de l'autre des parties.

Les conventions, relatives à toute assurance, doivent être rédigées par écrit. Le contrat est daté du jour où il est souscrit; il énonce, si c'est avant ou après midi; il peut être fait sous signatures privées; il ne peut contenir aucun blanc.

Il exprime le nom et le domicile de celui qui fait assurer sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire, le nom et la désignation du navire, le nom du capitaine, le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées, le port d'où ce navire a dû ou doit partir, les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger, ceux dans lesquels il doit entrer, la nature et la valeur, ou l'estimation des marchandises ou objets que l'on fait assurer, le temps auquel les risques doivent commencer et finir, la somme assurée, la prime ou le coût d'assurance, la soumission des parties à des arbitres, en cas de contestation, si elle a été convenue, et généralement toutes les autres conditions dont les parties sont convenues (1).

Le contrat d'assurance est rédigé par écrit; aucune assurance, simplement verbale, ne doit donc avoir aucune exécution, ou plutôt est défendue.

Le contrat d'assurance est daté du jour auquel il est souscrit, et il y est énoncé si c'est avant ou après midi qu'il a été passé, parce qu'il est possible qu'il y ait plu-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 332. Le contrat d'assurance est rédigé par écrit.
Il est daté du jour auquel il est souscrit.
Il y est énoncé si c'est avant au après midi.
Il peut être fait sous signature privée.
Il ne peut contenir aucun blanc.
Il exprime,
Le nom et le domicile de celui qui fait assurer, sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire,
Le nom et la désignation du navire,
Le nom du capitaine,
Le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées,
Le port d'où ce navire a dû ou doit partir,
Les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger,
Ceux dans lesquels il doit entrer,
La nature et la valeur ou l'estimation des marchandises ou objets que l'on fait assurer,
Les temps auxquels les risques doivent commencer et finir,
La somme assurée,
La prime ou le coût de l'assurance,
La soumission des parties à des arbitres, en cas de contestation, si elle a été convenue,
Et généralement toutes les autres conditions dont les parties sont convenues.

sieurs assurances sur le même navire ou sur le même chargement, et qu'en certains cas, le législateur a établi l'ordre dans lequel les assureurs auroient à exercer leurs droits d'après l'antériorité ou la postériorité de leurs différens titres.

Ce contrat peut être fait sous signatures privées, c'est-à-dire peut être rédigé sans l'intervention ou l'assistance d'aucun officier public, de courtier d'assurance ou de notaire (*voyez* page 118, 1er vol.), si toutes les parties savent écrire.

Donc, si l'une d'elles ne le sait pas, ce contrat ne pourra être passé que par le ministère d'un courtier d'assurance ou d'un notaire au moins, dans la forme habituelle pour tous autres actes de leur ministère.

Lorsque le contrat d'assurance est passé sous seings privés, il doit en exister autant de doubles qu'il y a de parties contractantes ayant ensemble un même intérêt, aux termes du Code Napoléon.

Art. 1325 *de ce Code.* « Les actes sous seing privé qui contiennent des conventions *synallagmatiques*, ne sont valables qu'autant qu'ils ont été faits en autant dorigi-naux qu'il y a de parties ayant un intérêt distinct.

» Il suffit d'un original pour toutes les personnes ayant un même intérêt.

» Chaque original doit contenir la mention du nombre des originaux qui en ont été faits.

» Néanmoins le défaut de mention que les originaux ont été faits doubles, triples, etc., ne peut être opposé par celui qui a exécuté, de sa part, la convention portée dans l'acte. »

Les actes *synallagmatiques* sont ceux qui portent et constatent des obligations réciproques. Or, le contrat d'assurance est de cette espèce, puisque, d'un côté, il porte l'engagement de la part de l'assureur de payer la perte, si elle arrive, et de la part de l'assuré de payer la prime, si cette perte n'a pas lieu.

Il faut observer que, lorsque les contrats d'assurance seront passés sous seings privés, il sera toujours mieux s'ils n'ont lieu qu'entre deux contractans que chacun en fasse une copie qu'il signera, et qu'il remettra à l'autre.

S'ils ont lieu entre plusieurs, chaque double devant

former titre pour tous les contractans, ayant un même intérêt, devra être écrit de l'un d'eux, et signé par chacun d'eux.

Dans le cas où les originaux n'auroient pas été écrits par aucun des contractans, ou, si tous les originaux étoient écrits de la main d'un seul d'entre eux, il faudra que tous ceux qui les signeront, comme engagés à leur exécution, ne les signent que dans cette forme.

Bon pour contrat d'assurance, sur les marchandises y désignées pour la somme de ... (*l'énonciation de cette somme en toutes lettres*), en cas de perte, et celle de (*aussi en toutes lettres*) de prime.

Cette précaution est indiquée conformément à ce qui est prescrit par le *Code Napoléon*.

Art. 1326 *de ce Code*. « Le billet ou promesse sous seing privé par lequel une seule partie s'engage envers l'autre à lui payer une somme d'argent, ou une chose appréciable, doit être écrit en entier de la main de celui qui le souscrit, ou du moins il faut qu'outre sa signature, il ait été écrit de sa main un *bon* ou un *approuvé*, portant en toutes lettres la somme ou la quantité de la chose, excepté dans le cas où l'acte émane de marchands, etc. »

Lorsque le Code dit, « excepté dans le cas où l'acte émane de marchands, » il faut nécessairement entendre lorsqu'il émane de marchands et est causé pour achat et vente de marchandises de son commerce.

Or, en contrat d'assurance il ne s'agit aucunement d'achat ou vente de marchandises : donc le contrat d'assurance sous seing privé doit, pour sa validité, être toujours revêtu d'un *bon* ou *approuvé* donné dans la forme ci-dessus indiquée par tout souscripteur qui n'en aura pas écrit le contenu.

Le *bon* ou *approuvé* doit d'autant plus en assurer la validité que le contrat d'assurance, ne contenant que des conventions éventuelles, n'est jamais susceptible d'aucune exécution qui puisse donner lieu à l'exception de validité dont il est question dans l'article 1325 du même Code Napoléon, qui précède celui qu'on vient de rapporter, et encore que, faute de ce *bon* ou *approuvé*, il pourroit survenir beaucoup de contestations sur la cause

et le mode, alors indéfini, de la simple signature de ce traité.

Le contrat d'assurance ne peut contenir aucun blanc, c'est-à-dire doit être écrit de suite, et sans aucune interligne ou autre espace blanc d'une ligne à l'autre, ni dans le cours d'aucune des lignes écrites, pour que personne ne puisse rien y ajouter postérieurement à sa rédaction primitive; ajoutés dont on pourroit abuser, ou qui au moins seroient presque toujours l'occasion de très-sérieux procès, ou qui pourroient l'être.

En défendant l'existence d'aucun blanc dans le contrat d'assurance, le législateur a voulu que le sort de l'assureur et de l'assuré fût invariablement fixé, les signatures une fois données de part et d'autre, aussitôt sa rédaction achevée. Conséquemment il a voulu aussi que ce contrat ne fût dressé, signé et approuvé qu'une seule fois, sans que, qui que ce soit, puisse revenir, atténuer ou étendre les premières conventions ainsi consenties et consacrées de part et d'autre, comme loi stable et unique des parties.

Le nom et le domicile de celui qui fait assurer, doivent être énoncés au contrat d'assurance, ainsi que sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire, pour qu'au cas où il y auroit lieu à poursuite de la part de l'assureur contre l'assuré, il puisse l'exercer conformément à ce que prescrit la loi, relativement au lieu où toute citation ou assignation doit être délivrée, et ce lieu ne pouvant être que le domicile de l'obligé actionné en justice *à peine de nullité*.

Le législateur veut que celui qui souscrira le contrat d'assurance, se qualifie de propriétaire des effets assurés ou de commissionnaire de cet assuré, pour qu'il n'y ait lieu, au cas de poursuites nécessaires de la part de l'assureur, à aucune méprise, quant à l'exercice de son droit, et afin aussi pour que l'assureur puisse exiger du commissionnaire qu'il lui justifie de ses pouvoirs nécessaires, afin de contrat pour un tiers, ou de l'engager personnellement, comme s'il contractoit personnellement lui-même;

Afin que non seulement l'assureur soit à même de se convaincre de l'existence de ces pouvoirs nécessaires,

mais aussi pour que cet assureur ne manque pas de faire relater au contrat d'assurance les actes particuliers ou autres titres qui constituent les mêmes pouvoirs.

Il semble qu'il y a ici une omission dans la loi. Ce qui est réglé par elle, quant au nom et au domicile de l'assuré, devroit, on croit, l'être aussi à l'égard de l'assureur.

Au surplus, cette omission ne peut porter aucun préjudice à l'assuré, puisqu'il est de l'essence de tout contrat que toutes les parties contractantes y soient dénommées et domiciliées, ou y aient élu domicile pour l'exécution ou la poursuite d'exécution des conventions qu'il constate.

Le nom et la désignation du navire, ainsi que le nom du capitaine, doivent être exprimés au contrat d'assurance, parce que la solidité du navire, les talens et la probité de *tel* capitaine, plutôt que de *tel* autre, peuvent être chacun un motif déterminant pour l'assureur, et que d'ailleurs, faute de cette énonciation, il y auroit défaut de complément de conventions, au moyen duquel, après que le contrat auroit été signé, l'assuré et l'assureur pourroient l'un et l'autre faire charger les marchandises à leur gré sur plusieurs navires, ou pourroient ne pas s'entendre, à l'égard du navire ou des navires sur lesquels elles devroient être chargées.

Par désignation du navire, la loi entend la désignation de son espèce, résultante de sa construction, de son gréement ou de sa nature.

Selon la construction d'un navire, et les différens pays, il est désigné par des noms d'espèces, tels que *bric*, *flûte*, *sloop*, *brigantin*, etc.; c'est de cette désignation d'espèce qu'il s'agit ici, et qui doit se trouver au contrat d'assurance.

Chaque navire, de quelqu'espèce qu'il soit, a son nom particulier; ce nom et la désignation de son espèce peuvent seuls ensemble remédier à toute erreur, quant au navire destiné de convention expresse à transporter des marchandises assurées, et éviter toutes contestations à ce sujet entre l'assureur et l'assuré.

Il doit être aussi fait mention dans le contrat d'assurance du lieu où les marchandises ont été ou doivent

être chargées, du port où le navire a dû ou doit partir, des ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger, et de ceux dans lesquels il doit entrer, parce que les risques de l'assurance variant et s'augmentant parfois, à raison de toutes ces stations du navire, l'assureur doit être instruit si elles doivent et où elles doivent s'effectuer; autrement il pourroit prétendre, ne les ayant pas connues, qu'on lui auroit fait courir plus de risques qu'il ne l'avoit entendu en contractant, et prétendre à des indemnités ou se refuser à exécuter ses conventions, sous des prétextes qui donneroient lieu à une infinité de procès dispendieux, et dont la crainte empêcheroit ou du moins diminueroit beaucoup les assurances ou en porteroient le taux hors de la proportion utile à laquelle il est bon de les soutenir pour l'intérêt du commerce.

Le nature et la valeur ou l'estimation des marchandises qu'on fait assurer, doivent être exprimées au contrat, parce que, sans cela, il seroit impossible de fixer la somme à payer en cas de perte, et qu'alors tout contrat d'assurance, en cas de perte, seroit nécessairement l'occasion d'un procès impossible à juger.

Le temps auquel les risques doivent commencer et finir, doit être fixé dans le contrat, parce qu'il peut être parfois de l'intérêt de l'assuré de ne se faire assurer que pour un temps, selon le voyage à faire, les mers à parcourir ou les dangers à craindre plutôt dans tel temps ou espaces de mer que dans tous autres.

La somme assurée et la prime ou le coût d'assurance doivent être énoncés et fixés par le contrat, autrement ni l'assureur ni l'assuré ne pourroient en réclamer le paiement, lors même que le droit leur en seroit échu.

Ou plutôt il n'existeroit aucun contrat d'assurance faute de ces énonciations, comme il n'existeroit pas de contrat de vente si le prix de la chose vendue n'y étoit pas déterminé.

Il sera toujours plus avantageux pour tout assureur et tout assuré de convenir que leurs contestations, s'il en survient entre eux relativement à l'assurance, seront décidées par des arbitres plutôt que par les tribunaux.

Ce moyen est beaucoup moins dispendieux, plus expéditif, et par conséquent plus dans l'intérêt général d'économie si convenable au commerce. C'est pour ces motifs que le législateur, en permettant de faire juger par arbitres toutes contestations sur assurance, a en quelque façon averti les intéressés de préférer ce parti à tout autre ; il veut que, dans le cas où l'assureur et l'assuré seroient tombés d'accord sur ce point, leur convention spéciale à ce sujet soit consignée dans le contrat, afin que ni l'un ni l'autre ne puisse ensuite refuser de nommer son arbitre, et de se soumettre au jugement qui aura été rendu par ces arbitres.

A l'égard de la convention faite et contractée de faire juger toute espèce de contestation relative à une assurance par des arbitres, on croit devoir faire une observation utile à toutes les personnes que la disposition de la loi qui la permet intéresse.

Toutes les fois que cette convention aura été agréée de part et d'autre, on croit qu'il vaudra mieux nommer, dans le contrat même, les arbitres, que de s'en tenir à la simple énonciation, portant que toutes contestations à intervenir seront soumises au jugement d'arbitres.

Si l'assureur et l'assuré ne nomment chacun que leur arbitre, ils pourront se trouver exposés à un dissentiment ou partage d'opinion sur le jugement de leur contestation, qui nécessitera de leur part la nomination d'un sur-arbitre, et peut-être en cas d'humeur, de la part de l'un et de l'autre, l'obligation désagréable de provoquer la nomination de ce sur-arbitre par le tribunal de commerce même.

On estime en conséquence que, pour éviter tout contre-temps, l'assureur et l'assuré devront, par leur contrat, nommer trois arbitres au lieu de deux, ou bien, après avoir nommé chacun un arbitre, nommer aussi sur-le-champ un sur-arbitre pour départager les deux autres en cas d'opinions différentes sur le jugement à rendre, ou au moins donner aux deux arbitres nommés le droit de choisir eux-mêmes, pour le cas indiqué, le sur-arbitre nécessaire pour faire cesser leur partage et terminer le différend.

Si l'assureur et l'assuré veulent être jugés définitive-

ment le plus tôt possible, on croit qu'ayant nommé trois arbitres, ou nommé un sur-arbitre, ou donné le pouvoir aux deux arbitres, par eux nommés, le droit de choisir ce sur-arbitre, au cas nécessaire, ils devront renoncer à l'appel du jugement arbitral.

Dès que le contrat d'assurance ne contient que des obligations casuelles, le créancier (l'assureur ou l'assuré, car ils le sont, ou peuvent le devenir l'un de l'autre aussitôt que le contrat est signé) peut, comme pour toute obligation casuelle et conséquemment conditionnelle, avant que la condition soit accomplie, exercer tous les actes conservatoires de son droit, aux termes de l'art. 1180 du *Code Napoléon*.

Cette disposition générale ne doit cependant pas être prise à la lettre, en ce qu'elle pourroit paroître autoriser à former des oppositions à paiement.

Ces sortes d'actes, qui équivalent à des saisies, ne peuvent avoir lieu que lorsque la faculté d'exercer un droit est acquise.

Elle ne s'applique pas à l'exercice d'un droit casuel, mais à la conservation de ce droit.

Or, les seuls actes conservatoires d'un pareil droit ne peuvent être que des inscriptions sur les immeubles, pour empêcher de divertir la garantie de ce droit, ou des oppositions à scellés qui tendent à le conserver, contre des héritiers ou d'autres créanciers d'un défunt.

Voyez au surplus article 409, chapitre des avaries, *la clause* FRANC D'AVARIES, etc.

Plusieurs Assurances peuvent-elles être comprises au même Contrat ?

Comme on le verra un peu plus bas, les agrès et apparaux d'un navire, son corps et quille, et tout ce qui constitue son armement, tout ce qui est nécessaire pour son voyage, peut être assuré par un seul ou par plusieurs assureurs.

Il peut en être de même à l'égard du chargement de ce navire : il peut être assuré en partie par plusieurs assureurs, chacun ayant pris et désigné la sienne, ou par un seul et par plusieurs en totalité.

Le même contrat, qu'on appelle aussi police d'assurance, peut contenir plusieurs assurances, soit à raison des marchandises, soit à raison du taux de la prime, soit à raison de différens assureurs (1).

Ces assureurs peuvent choisir les marchandises qu'ils préfèrent assurer ; les assurés choisir de même les assureurs qui leur prennent une moindre prime; plusieurs assureurs peuvent s'associer ou participer, soit à raison des marchandises, soit à raison de primes différentes, au même chargement; le même contrat, la même police d'assurance, peut contenir, constater toutes ces sortes d'assurances.

Quels sont les Objets qu'on peut assurer?

On peut assurer tous les objets sujets aux risques de la navigation, et dont la valeur peut être estimée en argent, même les sommes prêtées à la grosse.

L'assurance peut être faite de tous les objets dont se compose un navire, ou de partie de ses objets, conjointement ou séparément.

Elle peut être faite en temps de paix ou en temps de guerre, avant ou pendant le voyage du vaisseau.

Elle peut être faite pour l'aller et le retour, ou seulement pour l'un des deux, pour le voyage entier ou pour un temps limité.

Pour tous voyages et transports par mer, rivières et canaux navigables (2).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 333. La même police peut contenir plusieurs assurances, soit à raison des marchandises, soit à raison du taux de la prime, soit à raison de différens assureurs.

(2) Art. 334. L'assurance peut avoir pour objet :
Le corps et quille du vaisseau vide ou chargé, armé ou non armé, seul ou accompagné,
Les agrès et apparaux,
Les armemens,
Les victuailles,
Les sommes prêtées à la grosse,
Les marchandises du chargement et toutes autres choses ou valeurs estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation.

335. L'assurance peut être faite sur le tout ou sur une partie desdits objets, conjointement ou séparément.

L'assurance de divers objets peut être faite *conjointement* ou *séparément*, c'est-à-dire en même temps et par le même acte, par plusieurs assureurs, pour la totalité d'un chargement, chacun d'eux ne se chargeant que de payer une certaine somme de perte, telle qu'elle soit, ou chacun d'eux n'assurant que certaine espèce de marchandises, ou qu'une partie de chargement désignée au contrat, le tout par un seul et même acte, ou par autant d'actes séparés qu'il y a d'assureurs.

Ces mots *conjointement* ou *séparément* s'appliquent également aux assurances faites pour l'aller et le retour; l'assurance pour l'aller peut être faite par un seul ou plusieurs assureurs, et par un ou plusieurs pour le retour; toutes ces assurances peuvent être comprises en un seul acte, ou constatées par actes différens, soit pour l'aller, soit pour le retour, soit à raison de chaque assureur.

Il en est de même de l'assurance n'ayant lieu que pour un temps limité ou pour un voyage entier.

L'assurance peut être faite en temps de paix ou en temps de guerre. L'assurance faite en temps de paix ne ne l'est qu'aux risques ordinaires; en temps de guerre les risques s'augmentent de ceux résultans des faits de l'ennemi, alors la prime augmente en proportion des risques à craindre en sus de ceux de mer.

La prime d'assurance ne se fixe que de gré à gré, en général, selon le cours de chaque place de commerce maritime, comme pour le change et le prix des marchandises.

Assuré ayant trompé l'Assureur sur le prix d'estimation des effets assurés, ou les ayant falsifiés, ou supposés risqués en mer lorsqu'ils ne l'auroient pas été, quel est le droit de l'Assureur?

L'assurance, ainsi qu'il est dit ci-dessus, peut être

Elle peut être faite en temps de paix ou en temps de guerre, avant ou pendant le voyage du vaisseau.

Elle peut être faite pour l'aller et le retour, ou seulement pour l'un des deux; pour le voyage entier ou pour un temps limité;

Pour tous voyages et transports par mer, rivières et canaux navigables.

faite avant ou pendant le voyage d'un vaisseau. Avant le voyage d'un vaisseau l'assurance peut être faite, les effets étant déjà chargés, et lorsqu'il peut être presqu'impossible ou au moins très-difficile de les vérifier et d'en faire l'estimation à juste prix.

Dans l'un ou l'autre de ces cas l'assureur est forcé de s'en rapporter, pour l'estimation des effets assurés, et par conséquent pour la somme à payer, en cas de perte, à l'assuré seul.

Tout ce que peut faire l'assureur pour sa sûreté, est de se faire représenter le connoissement des effets ou marchandises qu'il consent d'assurer; mais ce connoissement fait au gré du chargeur, et sur sa simple déclaration, peut être faux quant à l'estimation des marchandises, quant à leurs quantités, espèces et qualités.

Il peut même arriver, et souvent, que les marchandises n'étant pas encore chargées, l'assureur s'en rapporte, quant aux estimations, espèces, quantités et qualités des marchandises, à l'assuré lui-même, et en puisse être la dupe.

La loi a pourvu à tout en faveur de l'assureur.

Si l'assureur soupçonne de la fraude dans l'estimation des effets assurés, ou qu'on lui a fait assurer des effets qui n'ont pas été exposés aux périls de mer, ou qu'on lui en a imposé sur leurs espèces et qualités, au moyen de falsification quelconque, il pourra faire procéder à la vérification et estimation des objets, sans préjudice de toutes autres poursuites, soit civiles, soit criminelles (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 336. En cas de fraude dans l'estimation des effets assurés, en cas de supposition ou de falsification, l'assureur peut faire procéder à la vérification et estimation des objets, sans préjudice de toutes autres poursuites, soit civiles, soit criminelles.

348. Toute réticence, toute fausse déclaration de la part de l'assuré, toute différence entre le contrat d'assurance et le connoissement, qui diminueroient l'opinion du risque ou en changeroient le sujet, annulle l'assurance.

L'assurance est nulle, même dans le cas où la réticence, la fausse déclaration, ou la différence, n'auroient pas influé sur le dommage ou la perte de l'objet assuré.

Le connoissement suffit pour la sûreté du chargeur contre le capitaine, quelque déclaration qu'il porte de la part de ce chargeur, parce que le capitaine ne peut être inquiété, quant à la quantité, à la valeur, l'espèce et qualité des marchandises emballées, ou autrement enveloppées, qu'autant que ces emballages ou enveloppes auroient été brisés ou ouverts exprès. Le capitaine comme le voiturier ne répond que de ces enveloppes ou emballages, qu'il doit rendre intacts autant qu'il est possible. Ces emballages ou enveloppes étant rendus intacts, le capitaine n'est en rien garant de ce qu'ils contiennent.

Il n'en est pas de même de l'assureur: c'est la marchandise contenue dans ces emballages ou enveloppes qu'il doit payer, si par fortune de mer relative au temps de paix ou de guerre, elle vient à être perdue pour l'assuré. Il doit payer cette marchandise sur le pied de sa valeur réelle, l'estimation qui en peut être portée au contrat d'assurance, ne doit être que celle de cette valeur réelle, quant à l'espèce et à la qualité de chaque marchandise estimée sans fraude, réticence, supposition ni falsification.

Si l'assureur n'avoit pas le droit de faire, en certain cas, procéder à l'estimation et vérification des marchandises qu'il a assurées, il pourroit, en cas de naufrage et par suite de délaissement que peut lui faire l'assuré, ainsi qu'on le verra plus bas, être souvent la dupe de son traité.

Les cas de supposition de marchandises chargées ou de falsification ont surtout été prévus par le législateur, pour ne pas exposer les assureurs à être dupes des déclarations des assurés, auxquelles l'assureur peut être forcé de s'en rapporter, ainsi que dans le cas d'assurance faite pendant le voyage, ou auxquelles il auroit pu, de confiance, s'en rapporter, sur la réputation de probité connue de l'assuré, les effets pourront encore être vérifiés, et leur déchargement même surveillé.

Les déclarations de l'assuré pouvant porter préjudice à l'assureur, peuvent n'etre qu'erronées; elles peuvent aussi avoir été par lui faites à dessein d'en profiter;

c'est relativement à cette erreur, ou dessein de tromper, que la loi porte que l'assureur pourra faire estimer et vérifier les effets, sans préjudice de toutes autres poursuites, soit *civiles*, soit *criminelles*.

En cas de déclaration et d'estimation erronée, il n'y aura lieu qu'à poursuites civiles pour faire diminuer, si l'assureur ou l'assuré ne s'accordent pas, la somme à payer en cas de délaissement.

En cas de fausse déclaration faite à dessein de tromper l'assureur, il y aura lieu à poursuite criminelle, surtout en cas de supposition de chargement, et pour faire punir l'assuré comme escroc, et pour faire même annuller l'assurance quant à l'assureur.

L'assurance étant aussi utile au commerce, et bien plus usitée que le prêt à la grosse, le législateur a pris, pour les favoriser et les encourager, les mêmes précautions.

Tout emprunt à la grosse fait pour une somme excédant la valeur des objets sur lesquels il est affecté, peut être déclaré nul, s'il est prouvé qu'il y a fraude de la part de l'emprunteur.

S'il n'y a fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des effets affectés à l'emprunt, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue ; le surplus de la somme empruntée est remboursé avec intérêt au cours de la place (*voyez* pag. 436).

C'est par les mêmes principes de justice, qu'en cas de fausse estimation seulement erronée, il y aura lieu à réduction de l'assurance ; et qu'en cas de fausse déclaration, il y aura lieu à poursuite criminelle et à nullité d'assurance.

L'application des principes généraux d'équité à l'assureur, n'est pas la même que pour le prêteur à la grosse ; elle ne peut se faire à l'assurance qu'en cas de supposition de chargement, réticence ou différence entre le contrat et le connoissement, parce que hors ce cas, la nature et l'espèce des contrats diffèrent essentiellement quant à leurs effets.

Le prêteur à la grosse risque d'avance la perte de ses fonds et celle du profit qu'il en espère, et qu'il peut porter à tel taux qu'il lui plaît, à raison de ce risque

prématuré; mais ses fonds ne doivent jamais être divertis à aucun autre emploi qu'à celui de l'achat de marchandises confiées à la mer, et dont ces mêmes marchandises doivent elles-mêmes former le gage certain si elles arrivent à bon port.

Il est donc juste que dans le cas de fraude, de la part de l'emprunteur, le contrat à la grosse soit annullé en totalité, si les marchandises affectées au prêt n'ont pas été chargées, ou qu'il ne le soit qu'en partie, s'il n'a pas été chargé des marchandises jusqu'à concurrence de la somme empruntée.

Cela est d'autant plus juste que non seulement, ou le prêt n'est plus affecté sur quoi que ce soit, ou ne l'est pas autant qu'il devroit l'être; mais encore que le profit espéré est nul ou réduit nécessairement à celui des marchandises chargées, situation qui annulle ou corrompt de droit les conventions essentielles du contrat.

Au contraire, l'assureur ne risque d'abord rien, mais si la perte arrive il doit la couvrir.

Mais cette perte, qu'il doit couvrir, qu'il s'est engagé à couvrir, ne doit être couverte que pour la valeur réelle et non supposée des effets assurés au gré de l'intérêt de l'assuré.

Il est donc juste que l'assurance soit nulle quant à l'assureur, s'il y a eu supposition de chargement, réticence, fausse déclaration ou différence de connoissement avec le contrat; sa bonne foi doit lui assurer la conservation de la prime convenue. L'assuré doit payer cette prime parce qu'il a consenti à la payer. Le paiement de cette prime doit être sa première punition du délit qu'il aura prémédité, et dont la consommation n'aura été empêchée que contre son gré (*voyez* des obligations de l'assureur et de l'assuré, art. 351).

Il est donc juste qu'au cas d'estimation fassue ou erronée de la valeur des effets assurés, cette estimation soit réduite, sans néanmoins que le contrat d'assurance soit annullé.

La fraude de l'emprunteur à la grosse, peut donner lieu à la nullité du contrat de prêt, parce que cette fraude peut avoir eu pour objet de soustraire au prêteur le gage de son prêt.

Le contrat d'assurance peut aussi être annullé en cas de supposition de chargement, parce que c'est l'assuré qui s'est soustrait à la perte en se ménageant un moyen de doubler son avoir, et qu'alors les choses ne sont pas entières; l'assuré n'ayant rien risqué, et l'assureur s'étant soumis à couvrir une perte impossible.

Le contrat d'assurance ne doit pas être annullé lorsque la fraude ne porte que sur l'estimation de la valeur des marchandises; parce qu'alors son objet est néanmoins réel, l'assurance alors n'étant sujette quant à son résultat en faveur de l'assuré, qu'à une modification.

L'estimation ou la vérification des objets assurés, pourra surtout être reclamée en cas de délaissement fait à l'assureur par l'assuré.

C'est alors qu'aucun assureur ne devra jamais négliger d'y faire procéder, s'il croit que cela soit de son intérêt.

En cas de perte totale des effets assurés pendant le voyage, la vérification principalement pourra être faite sur les connoissemens du capitaine, et s'il ne s'y en trouve aucun des effets assurés, alors il y aura preuve de supposition.

Assurances de chargemens faits aux Echelles du Levant, aux côtes d'Afrique et autres parties du monde, pour l'Europe, comment peuvent être faites?

On appelle Echelles du Levant, toutes les places de commerce situées en Afrique, sur les côtes de la Méditerranée, ou dans les mers du Levant.

Ainsi qu'on vient de le voir, assurance peut être faite pendant le voyage d'un navire ou pour son retour; mais il n'est pas toujours possible de déterminer de quelles espèces de marchandises il sera chargé lors de ce retour, surtout lorsque ces chargemens se font aux Echelles du Levant, sur les côtes d'Afrique, et autres parties du monde pour l'Europe.

D'abord on ne peut pas être assuré d'arriver dans ces contrées éloignées dans *tel* ou *tel* espace de temps déterminé, et chaque saison comme partout ailleurs est plus ou moins favorable à l'approvisionnement de ces

places en marchandises d'échange, attendu qu'elles s'y apportent de l'intérieur du pays, selon que les récoltes en ont été plus ou moins abondantes, et qu'on ne s'en charge que selon qu'elles sont de bonne qualité.

Dans l'un ou l'autre cas il est ou peut être impossible d'énoncer dans un contrat d'assurance, ni l'espèce ni la nature des marchandises de retour, ni leur quantité ou qualité particulière, et d'après lesquelles seules on pourroit en faire l'estimation, et quelquefois pas même le navire qui s'en trouvera chargé.

L'estimation ne peut être faite que postérieurement au contrat d'assurance, et l'assurance elle-même n'est alors qu'éventuelle, quant à la valeur des marchandises et à la prime.

Faute de pouvoir assurer la valeur de ces marchandises qui sert de base à toute assurance, et en est le principal objet, et l'assurance de ces marchandises étant aussi utile au commerce que toute autre, il a bien fallu trouver un moyen de les favoriser et de les encourager, sans qu'il fût possible à l'assuré d'être seul maître du sort de l'assureur, si celui-ci ne vouloit pas s'en fier entièrement à lui.

Le moyen adopté dans cette vue par le législateur, est celui qui suit.

Les chargemens faits aux Echelles du Levant, aux côtes d'Afrique et autres parties du monde pour l'Europe, peuvent être assurés sur quelque navire qu'ils aient lieu, sans désignation du navire ni du capitaine. Mais la police (le contrat) doit indiquer celui à qui l'expédition est faite, ou doit être consignée (adressée pour l'assuré), s'il n'y a convention contraire dans la police d'assurance (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 337. Les chargemens faits aux Echelles du Levant, aux côtes d'Afrique et autres parties du monde, pour l'Europe, peuvent être assurés sur quelque navire qu'ils aient lieu, sans désignation du navire ni du capitaine.

Les marchandises elles-mêmes peuvent, en ce cas, être assurées sans désignation de leur nature et espèce.

Mais la police doit indiquer celui à qui l'expédition est faite ou doit être consignée, s'il n'y a convention contraire dans la police d'assurance.

Par cette disposition absolument et exclusivement relative aux contrats d'assurance, dont il s'agit en ce moment, le législateur a indiqué le mieux : ce sera aux assureurs à le préférer, s'ils ne croient pas devoir s'en rapporter tout à fait à la bonne foi des assurés; la loi leur laisse à cet égard toute liberté.

Celui à qui l'expédition aura été faite ou consignée, étant indiqué par la police d'assurance, il n'y aura aucune crainte à avoir, quant à l'estimation à faire des marchandises en cas de perte, ni à leur falsification ou supposition, puisque leur estimation pourra toujours être faite sur la lettre d'avis qui en aura été adressée à celui pour lequel l'expédition aura été faite, ou à celui auquel elle aura été consignée pour lui, et aussi d'après le compte que le capitaine chargé aura adressé de son chargement à ses propriétaires, aux termes de l'article 235 (*voyez* page 326), lequel compte doit contenir le prix des marchandises, et devra mentionner par qui et pour qui elles auront été chargées.

Leur supposition seroit prouvée par le compte anticipé du capitaine, s'il n'y en étoit fait aucune mention.

En cas de délaissement, la falsification pourra être reconnue par la vérification de celles échappées au naufrage, et dans tout autre cas par la vérification à l'arrivée, vérification d'après laquelle s'établiroit l'estimation, et l'assuré seroit seulement tenu de payer la prime;

La perte totale ayant lieu, ainsi que celle du navire et de l'équipage, la vérification des falsifications seroit alors impossible, mais cette falsification présumée ne pouvant alors être imputée à l'assuré, l'assureur ne pourroit s'en prévaloir contre lui.

Prix de marchandises assurées, ayant été stipulé au contrat en monnaie étrangère, comment évalué en France?

Une assurance peut être faite, pour un Français étant en pays étranger, et d'après un compte ou état

de marchandises, en portant le prix en monnaie étrangère.

Un étranger ne connoissant que la monnaie de son pays, pourra de même faire assurer ses effets en France, en ne portant leur prix qu'en monnaie à lui connue.

Dans l'un ou l'autre cas le prix des marchandises stipulé au contrat en toute autre monnaie que celle de France, sera évalué selon celui que cette monnaie valoit en France suivant son cours à l'époque de la police (de la signature du contrat d'assurance) (1).

Chaque monnaie des différens peuples, à part de sa valeur intrinsèque, est sujette à la variation journalière ou temporaire d'un change particulier contre celle du pays où l'on se trouve avoir besoin de celle de ce dernier pays. Ce change résulte de la facilité ou de la difficulté des remises qu'on peut avoir envie de faire de l'un à l'autre pays; cette facilité ou difficulté dépend le plus ordinairement de l'égalité ou de l'inégalité de la balance du commerce entre les deux pays dont la monnaie doit se changer.

On appelle balance du commerce, le résultat du plus ou du moins d'espèces en numéraire, qu'une nation est forcée de payer à une autre pour solder le compte général de leurs échanges respectifs.

Par exemple, la France commerçant avec la Russie, lui porte pour 50,000,000 de marchandises, et ne lui en prend que pour 40,000,000 : la balance de leur commerce réciproque est en faveur de la France, parce que la Russie est obligée de lui payer en sus de ce qu'elle a fourni, 10,000,000 en numéraire ou en lettre de change le représentant.

Cette balance seroit en faveur de la Russie, si la France avoit pour moins exporté de chez elle, qu'elle n'y auroit porté.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 338. Tout effet dont le prix est stipulé dans le contrat en monnaie étrangère, est évalué au prix que la monnaie stipulée vaut en monnaie de France, suivant le cours à l'époque de la signature de la police.

Elle seroit égale entre les deux peuples, si chacun d'eux avoit fourni à l'autre pour une somme égale de ses marchandises.

Mais l'on compte et l'on ne paye en Russie qu'en roubles, dont chacun vaut à peu près 5 fr. de France, valeur intrinsèque de numéraire qui le plus souvent n'est représenté que par une monnaie fictive, que par un papier d'état suppléant le numéraire, dont l'existence réelle et correspondante à ce papier, n'est jamais bien certaine.

Cette incertitude jette toujours partout ailleurs qu'en Russie, une défaveur sur ce papier, et cette défaveur augmente en raison du relâchement ou du rapprochement de l'intérêt politique des deux nations.

En temps de paix et de bonne intelligence entre la Russie et la France, la balance du commerce étant égale entre les deux nations, le change sera presque au pair, et variera peu, parce qu'il n'existera entre les monnaies des deux pays, que la différence qui existe entre une promesse de payer, jointe à la crainte de perdre, et du numéraire effectif, qui ne donne lieu à aucune crainte.

Si la France a l'avantage de cette balance, et a par conséquent intérêt de faire beaucoup d'achats en Russie, sans rien débourser de son propre argent, le change des roubles sera bas en France, parce qu'on en aura déjà trop.

Si, au contraire, la balance du commerce est en faveur de la Russie, le change sera haut, cher, parce qu'on en manquera pour payer ce qu'on y devra en cette monnaie, plutôt que d'y envoyer exprès de notre numéraire.

Le change des roubles en France, quelle que soit d'ailleurs la balance du commerce entre les deux nations, peut être plus cher ou à meilleur marché, selon que les remises à faire de France en Russie pourroient éprouver plus ou moins de difficulté, par interruption ou danger de relation de l'un à l'autre peuple.

Et ainsi, par rapport à toutes autres monnaies et à toutes autres nations.

Ainsi l'évaluation du prix stipulé en monnaies étran-

gères par contrat d'assurance, devra être faite en monnaie de France, suivant le cours à l'époque de la signature de la police, eu égard à ces diverses données.

Estimation des marchandises n'étant point faite en Contrat d'assurance, comment sera-t-elle établie?

La loi veut, art. 332 (*voyez* page 460), que l'estimation faite des marchandises assurées soit portée dans le contrat d'assurance. Cependant, attendu qu'il est possible qu'on oublie d'en faire mention dans cet acte, ou qu'elle ne puisse avoir lieu, ainsi qu'au cas prévu par l'article 337 (page 475), cette valeur, dans l'une ou l'autre circonstance ci-dessus, pourra être justifiée par les factures ou par les livres; à défaut de factures ou de livres, l'estimation en est faite suivant le prix courant au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés, et les frais faits jusqu'à bord (1).

Le législateur, en se servant de ces expressions générales, « la valeur des marchandises sera fixée par *les livres* », a semblé entendre qu'elle le seroit par les livres de l'acheteur et du vendeur, au gré de l'intéressé à en faire le rapprochement; mais sans pour cela interdire ni à l'assureur, ni à l'assuré, le droit de vérification et d'estimation particulière, si l'un ou l'autre le croit nécessaire, et surtout dans le cas de fraude ou de falsification présumées de la part de l'assuré seul, ou de concert avec le vendeur.

Toutes dispositions qui ne se contrarient pas, peuvent être exécutées.

Or, la disposition qui ordonne la preuve de la valeur des effets non estimés au contrat par les factures et par les livres, ne contrarie en rien celle qui permet la vé-

(1) *Code de Comm.*

Art. 339. Si la valeur des marchandises n'est point fixée par le contrat, elle peut être justifiée par les factures ou par les livres: à défaut, l'estimation en est faite suivant le prix courant au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord.

rification et l'estimation, au cas de fraude présumée.

Donc l'exécution de l'une de ces deux dispositions, n'exclut pas celle de l'autre.

Faute d'estimation des effets assurés portée au contrat, et à défaut en même temps de factures ou de livres, l'estimation en est faite suivant le prix courant au lieu et au temps du chargement, *y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord.*

Aucun article de loi n'autorise cet ajouté des droits payés et des frais faits jusqu'à bord, c'est-à-dire jusqu'à l'entrée des marchandises dans le bâtiment, qui doit les transporter, au prix d'achat, pour l'estimation des marchandises assurées, qui doit être portée au contrat d'assurance; mais il paroît que l'intention du législateur a été que ces droits et frais puissent toujours faire partie de cette estimation.

Et en effet, les droits d'exportation et les frais de chargement font partie des avances de l'expédition faite par l'assuré. En faisant cette expédition, il a l'espoir de les recouvrer avec ceux d'achat, outre son gain; au cas de perte, il doit en être couvert, comme faisant partie, quant au lieu de destination, de ceux d'achat.

Sans cette mesure, l'assuré ne seroit pas couvert de toute perte. Au surplus, cette convention particulière dépend des parties.

S'il y a estimation dans laquelle les droits et frais faits jusqu'à bord ne soient pas compris, le contrat fera loi.

S'il n'y a pas estimation, ces droits et frais en feront toujours partie, puisque la loi le veut.

Estimations de marchandises de retour prises en pays de troc, non portées au contrat d'assurance, comment se règlent?

Il est des circonstances où les marchandises assurées ne peuvent être estimées : on vient d'en donner tout à l'heure un exemple particulier pour les pays où le commerce se fait à l'ordinaire, c'est-à-dire, en payant avec du numéraire.

Il est des pays où le commerce ne se fait que par

troc, par échange de marchandises. Dans ces pays, tels que le Sénégal, à la rivière de Gambie, et autres lieux de cette escale, d'où l'on tire la gomme, le morphile ou ivoire, et la poudre d'or, on se procure quelquefois beaucoup de ces marchandises précieuses pour d'autres de très-peu de valeur ; quelquefois aussi on les paye fort cher.

Leur valeur dans le pays d'où on les exporte, n'étant jamais fixe, il est assez difficile d'en porter l'estimation dans un contrat d'assurance fait en France, pour retour de ces pays.

Il n'y a pas d'autre moyen d'estimer ces marchandises, dont le résultat en France est toujours incertain, quant à la quantité qu'on pourra s'en procurer, que de convenir de la valeur de la poudre d'or sur le pied de *tant* l'once, et de l'ivoire ou de la gomme à *tant* la livre ou le quintal, selon la moyenne proportionnelle des prix d'achats ordinaires sur les lieux ; encore peut-on se tromper, et l'assuré, en cas de perte, être exposé à n'en être pas couvert.

C'est aussi par cette raison que, le plus ordinairement, les contrats d'assurance relatifs à ces différens pays, ne portent pour l'ordinaire aucune estimation.

Dans ce cas, l'estimation s'en fait postérieurement sur le pied de la valeur des marchandises qui ont été données en échange, en y joignant les frais de transport (1).

On appelle *escale* chaque port existant le long des rivières, où se rendent les naturels de l'intérieur pour échanger les produits de leur pays.

Le mode d'estimation adopté par le législateur, est le plus juste, en ce qu'il n'expose ni l'assureur, ni l'assuré à plus de perte réelle que celle que l'un peut éprouver et que l'autre n'en doit courir.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 340. Si l'assurance est faite sur le retour d'un pays où le commerce ne se fait que par troc, et que l'estimation des marchandises ne soit pas faite par la police, elle sera réglée sur le pied de la valeur de celles qui ont été données en échange, en y joignant les frais de transport.

La fraude est même presqu'impossible de la part de l'assuré, parce qu'il est très-rare que le capitaine et l'équipage n'aient pas eu connoissance du taux auquel les trocs auroient été faits, et quelles espèces de marchandises les naturels avoient prises ou préférées en retour des leurs.

La loi veut que les frais de transport soient ajoutés au prix des marchandises données en troc, parce que ces frais font, pour le pays de destination, partie de l'achat des marchandises qu'on y importe.

Il n'est pas ici question de droits, parce que, dans la plupart de ces pays, il n'existe aucune douane ou impôt de transit d'un pays à un autre, ou parce que ces droits, pour les pays où il s'en perçoit, sont très-modiques. D'ailleurs, ces droits étant connus, et l'assuré ne pouvant pas plus en imposer à leur sujet que pour le taux des trocs, on doit penser que le législateur a entendu les comprendre dans les frais de transport, et qu'ayant été payés par l'assuré, ils en doivent faire partie, ainsi que de l'estimation des marchandises prises en troc.

Le temps des risques de l'assureur n'étant pas fixé au contrat, de quand court-il?

Le temps où doivent commencer et finir les risques de l'assureur, doit en général, ainsi que le prescrit l'article 332 (*voyez* page 460), être fixé au contrat d'assurance. Il peut cependant arriver que cette condition essentielle y soit omise : faute de cette fixation, il seroit impossible d'y suppléer, si le législateur n'y avoit pourvu.

Le temps des risques n'étant pas fixé par le contrat d'assurance, il court, comme pour le prêt à la grosse à l'égard du navire, des agrès, apparaux, armemens et victuailles, du jour que le navire a fait voile jusqu'au jour où il est ancré et amarré au port ou lieu de sa destination ;

Et à l'égard des marchandises, du jour qu'elles ont été chargées dans le navire ou dans les gabares pour

les y porter, jusqu'au jour où elles sont *délivrées* à terre (1).

Toutes les notes relatives au prêteur à la grosse, s'appliquent à l'assureur. (*Voyez* page 451.)

Assuré et Assureur peuvent-ils se faire réassurer?

Les assurances étant permises dans la vue de réparer toutes les espèces de pertes, tout contrat d'assurance, tendant à diminuer ou à couvrir une perte quelconque à craindre par fortune de mer, est permis; les effets assurés peuvent être réassurés par d'autres assureurs.

Le coût d'une assurance peut être réassuré.

La prime (le prix) de la réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance (2).

Toute réassurance d'effets déjà assurés, n'est qu'une garantie de la perte risquée par le premier assureur, et qui engage, si elle a lieu, à l'en indemniser moyennant un profit certain et convenu pour le réassureur, si la perte n'a pas lieu.

La prime de cette réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance même, parce qu'elle dépend, comme celle de l'assurance, du plus ou moins du numéraire qui se trouve en circulation au temps où elle a lieu, et de beaucoup d'autres circonstances relatives aux risques présumés des effets assurés, et à l'assureur lui-même, selon qu'il peut ou non avoir besoin d'être réassuré, d'être garanti de la perte qu'il a prise pour son compte, et qui peut arriver.

La prime d'assurance est toujours une perte réelle pour l'assuré; il a intérêt de la diminuer autant que

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 341. Si le contrat d'assurance ne règle point le temps des risques, les risques commencent et finissent dans le temps réglé par l'art. 328 pour les contrats à la grosse.

(2) Art. 342. L'assureur peut faire réassurer par d'autres les effets qu'il a assurés.

L'assuré peut faire assurer le coût de l'assurance.

La prime de réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance.

possible : cette prime n'est due qu'au cas où l'expédition réussit ; il peut donc même, pour le cas de réussite de cette expédition, faire assurer cette prime, c'est-à-dire convenir avec un nouvel assureur que, dans le cas où l'expédition aura réussi, celui-ci lui remboursera la prime d'assurance acquise au premier assureur, et que, dans le cas de non réussite, la perte étant payée par le premier assureur, le réassureur recouvrera sa prime de réassurance franche de toute répétition.

La prime de réassurance peut être plus ou moins forte en sens inverse des motifs qui servent à fixer celle de l'assurance.

La prime d'assurance est relative à la crainte de la perte.

La prime de réassurance de cette prime d'assurance est relative à l'espoir de la réussite.

Le taux de cette prime, comme celle de la réassurance, dépend du plus ou moins de circulation du numéraire, et encore du plus ou du moins d'espoir à prendre de la réussite de l'expédition, selon le temps auquel cette réassurance est faite, et selon les mers que doit parcourir, ou bien où est présumé se trouver alors le navire chargé des marchandises assurées.

Au moyen de la réassurance de l'assureur, sa perte, si celle des marchandises assurées a lieu, se trouve réduite à peu en comparaison de ces premiers risques.

La réassurance de la prime, si la perte des marchandises assurées arrive, augmente de très-peu sa perte totale d'assurance ; si l'expédition réussit la prime de première assurance est bien moins onéreuse.

L'assureur et le réassureur de l'assurance parient pour eux l'arrivée ; l'assureur de la prime parie pour lui la perte. L'incertitude de cet événement existe. Ils ne perdent l'un ou l'autre, et ne doivent payer ce dont ils sont convenus, que si le contraire de ce qu'ils ont parié arrive.

Augmentation de prime stipulée pour le temps de guerre, n'étant pas déterminée au contrat d'assurance, par qui est fixée ?

Les assurances avantageuses, dans tous les temps, au

commerce, étant toujours permises, il peut en être consenti, à l'approche de guerre, que diverses circonstances ou positions accidentelles, politiques, d'une puissance voisine de la nôtre puissent faire présumer et craindre.

Les dangers de la guerre augmentent d'autant les périls ordinaires de la mer. Il est juste que les assureurs qui, la guerre n'existant pas, et peut-être ne devant pas exister, puissent néanmoins, en consentant actuellement une assurance sur le pied de paix, se précautionner, dans leur intérêt particulier, pour le cas où la guerre viendroit, par suite, à éclater, et les exposeroit conséquemment à plus de risques, pendant le voyage, des effets par eux assurés.

En conséquence, le cas de guerre peut être prévu par le contrat d'assurance, et les parties peuvent convenir que, dans ce cas, la prime d'assurance sera plus forte; ils peuvent même la fixer d'avance par un seul et même contrat, ou le cas de guerre étant prévu convenir, quant à la prime, qu'il sera pourvu à son augmentation, ainsi que les circonstances le comporteront.

En général, cette dernière convention sera celle qui sera plutôt agréée de chacune des parties que toute autre, les commencemens des hostilités n'étant jamais aussi dangereux que dans le plus grand feu de la guerre, et chacun n'ayant que le juste intérêt de ne perdre ou de n'être couvert de la perte qu'en proportion graduée de l'augmentation des risques présumés et relatifs à ces commencemens d'hostilités, qu'un malentendu entre deux puissances auroit pu faire éclore, et que de nouvelles explications peuvent faire presque aussitôt cesser, ou rendre presque nuls, quant aux prises faites de part ou d'autre.

Dans le cas d'augmentation de prime pour le temps de guerre, mais non déterminée dans le contrat, et les hostilités étant commencées, cette augmentation sera réglée par les tribunaux, qui alors auront égard aux risques, aux circonstances et aux stipulations de chaque police (de chaque contrat) d'assurance (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 343. L'augmentation de prime qui aura été stipulée en temps

Cette disposition particulière de la loi déroge à la disposition générale, portée en l'article 332 (*voyez* p. 460), qui permet à l'assureur et à l'assuré de soumettre le jugement de leurs contestations à des arbitres.

Cette exception est basée sur l'impossibilité de faire fixer l'augmentation de prime dont il s'agit par des arbitres assez exempts de tout intérêt personnel pour procéder à cette fixation avec impartialité.

En effet, supposé que la loi ait permis que l'augmentation de prime dont il s'agit fût fixée par des arbitres, il faut, pour apprécier la sagesse de cette exception, franchement examiner quel sera le plus communément le résultat de la décision des arbitres.

Chacun de l'assureur et de l'assuré ayant droit de nommer un arbitre, l'assuré se gardera bien de nommer pour le sien un assureur dont l'intérêt se relieroit à celui de sa partie adverse ; l'assureur, de son côté, se gardera bien aussi de nommer, et dans le même motif, un simple commerçant par mer.

Chacun d'eux nommera, plutôt que tout autre, l'assureur un assureur, et le commerçant un commerçant. Jamais ni l'un ni l'autre ne seront d'accord sur le tiers à nommer, en cas de partage d'opinion entre les arbitres. Chacun d'eux ne voudra donner aux arbitres le droit de nommer ce tiers, parce qu'il présumera qu'il leur sera le plus souvent impossible, par intérêt de corps ou respect humain y relatif, d'être d'accord sur ce choix, et dès-lors l'arbitrage pourra dégénérer en un procès long et dispendieux dont l'humeur deviendra, plus que l'intérêt peut-être, le premier et l'unique mobile.

L'assureur ayant nommé pour son arbitre un assureur, et le commerçant pour le sien un commerçant, ces prétendus arbitres prendront plutôt le rôle de deux champions désignés chacun pour défendre les intérêts de la classe dans laquelle ils auront été choisis, que celui de juges. Le procès sera interminable, ou ne pourra être

de paix pour le temps de guerre qui pourroit survenir, et dont la quotité n'aura pas été déterminée par les contrats d'assurance, est réglée par les tribunaux, en ayant égard aux risques, aux circonstances et aux stipulations de chaque police d'assurance.

terminé que par les juges ordinaires et sur appel inévitable du jugement arbitral, dicté par la seule partialité.

On dit que ce jugement ne pourra être ainsi terminé, parce qu'en cas de partage d'opinion, entre les deux premiers arbitres nommés, le même inconvénient et un plus grand encore existera, quant à son choix.

Il n'y aura alors qu'une personne à nommer, et il faudra nécessairement la choisir entre les assureurs ou les commerçans; que les arbitres ou des juges la nomment, ils ne pourront raisonnablement la prendre que dans l'une ou l'autre de ces deux classes.

Si c'est un assureur, il se réunira probablement à l'assureur, et jugera comme lui; si c'est au commerçant, il en sera le contraire.

L'adjonction du sur-arbitre aux premiers nommés, ne servira à rien; l'appel d'une part ou d'autre sera résolu d'avance contre le jugement à rendre, et sera interjeté aussitôt qu'il aura été rendu et juridiquement porté à la connoissance de celui auquel il portera préjudice.

La contestation, ainsi qu'on l'a plus haut observé, ne pourra être terminée que par un tribunal.

Ce résultat étant généralement le seul qu'on puisse espérer, le législateur a donc bien mieux fait de commettre la fixation de l'indemnité dont il s'agit aux jugemens des tribunaux qu'à des arbitres.

Pour fixer avec impartialité et justice cette augmentation de prime, il faut absolument qu'elle soit faite par des hommes n'ayant aucun intérêt général ou particulier de commerce à protéger ou conserver; et il n'y a que des juges dont l'honneur et la justice sont les seuls stimulans, qui soient dans ce cas.

Le tribunal, dont il est ici question, est exclusivement le tribunal de commerce, s'il en existe un dans l'arrondissement du lieu où aura été passé le contrat d'assurance ou du domicile de l'assuré, ou le tribunal civil de première instance, faisant alors fonction de tribunal de commerce, si dans cet arrondissement il n'existe pas de tribunal de commerce.

C'est parce que l'un ou l'autre de ces tribunaux doit seul fixer cette augmentation de prime, que la loi s'est

servi de l'expression *des tribunaux*, et encore pour donner à entendre par ce terme, dont la signification s'applique à toutes les juridictions, qu'il pourra y avoir lieu, comme toutes autres contestations, à l'appel du jugement des premiers juges; ce dont on auroit pu douter, si le législateur eût simplement dit que cette fixation seroit faite par *le tribunal*.

Le législateur, en ordonnant que l'augmentation de prime, sujet de la discussion actuelle, sera fixée par les tribunaux, leur a, autant qu'il le pouvoit, tracé une règle générale de conduite qu'il leur sera facile d'appliquer à tous les particuliers sur lesquels ils auront à prononcer.

Cette augmentation, porte la loi, sera réglée en ayant égard aux risques, aux circonstances et aux stipulations de chaque police, de chaque contrat d'assurance.

Dès qu'il aura été convenu qu'en cas de guerre l'augmentation de la prime fixée pour le temps de paix aura lieu, cette augmentation ne pourra être accordée si l'assureur n'en fait la demande; mais sa quotité sera subordonnée aux risques qu'il aura à courir, aux circonstances et aux stipulations de son contrat.

Si le contrat d'assurance ne porte pas qu'en cas de guerre l'augmentation de prime aura lieu, l'assureur n'en pourra exiger aucune; et s'il en forme la demande, il y sera déclaré non-recevable.

Si les marchandises assurées ont toujours navigué ou dû naviguer en vue des côtes, comme pour le petit cabotage, lors duquel les navires s'éloignent peu des côtes, sans perdre la terre de vue, en allant de cap en cap et de port en port, sur une même côte ou sur des côtes très-voisines appartenantes à la nation, et conséquemment preque toujours sous la protection des forts et autres défenses établies le long de ces côtes pour la protection et la sûreté des navires qui ne font que les longer, il pourra n'être accordé aucune augmentation de prime ou n'en être accordé qu'une très-foible; s'il s'agit de voyage du grand cabotage, tel que ceux qui se font en Angleterre, en Hollande, en Danemarck, en Espagne, en Portugal, ou de voyager pour des pays de destination plus éloignés, l'augmentation de la prime

aura lieu selon que les navires chargés devront naviguer ou auront navigué avec ou sans escorte, plus loin ou plus près de toute protection des vaisseaux de guerre, ou seroient ou auroient été plus ou moins exposés à être enlevés par les ennemis, et selon que les hostilités auront plus tôt ou plus tard commencé, depuis le voyage, ou bien auront ou n'auront pas été portées, jusque dans les mers où le navire chargé devoit ou auroit navigué.

Peut-être pourroit-on demander s'il devra être accordé une augmentation de prime à un assureur qui a stipulé en sa faveur cette augmentation en cas de guerre, et qui, la guerre ayant eu lieu d'après le départ du navire, ne l'auroit réclamée qu'après l'arrivée sans aucun accident des marchandises assurées.

On croit pouvoir répondre que la convention existante au contrat d'assurance, l'augmentation de la prime aura lieu pour le temps de guerre, qu'il sera toujours libre à l'assureur de la réclamer n'importe quand, les comptes d'entre l'assuré et l'assureur n'étant pas soldés.

On se fonde sur ce que la loi n'a établi aucune distinction à cet égard; et sur le principe reconnu et généralement adopté, qu'où la loi ne distingue pas, on ne doit pas distinguer.

Capitaine ayant fait assurer des marchandises chargées pour son compte sur le navire qu'il commande, comment en cas de perte doit justifier à l'assureur de leur achat et de leur chargement?

Tout capitaine de navire peut faire le commerce, et faire par conséquent assurer ses marchandises. Lorsqu'il fait assurer des marchandises qu'il a chargées sur un autre navire que celui qu'il commande, toutes les dispositions générales de la loi, relatives aux assurances, lui sont communes, ainsi qu'à tous autres assurés.

Mais tout capitaine peut charger les marchandises qu'il aura fait assurer sur le navire qu'il commande, soit parce qu'il en aura permission de ses propriétaires, au terme de son engagement, ou en en payant le fret,

ainsi que tout autre (*voyez* page 348). Lui seul devant donner des connoissemens (*voyez* page 385) des marchandises chargées dans son navire, il ne seroit pas juste qu'en cas de perte de ses marchandises assurées (en cas de naufrage, prise ou jet en mer), l'assureur dût l'en croire sur parole, ou ce qui seroit la même chose, dût s'en rapporter au connoissement qu'il s'en seroit fait pour lui-même.

Les marchandises chargées par un capitaine sur le navire qu'il commande, et pour son propre compte, étant perdues par fortune de mer, le capitaine réclamant leur valeur d'estimation, est tenu de justifier aux assureurs, 1° qu'il a acheté ces marchandises; 2° il est obligé d'en fournir un connoissement signé par deux des principaux de l'équipage (1).

L'exception portée en l'article de loi qui précède, étoit indispensable; sans elle le capitaine auroit pu être la victime de la négligence qu'il auroit pu apporter à inscrire sur le registre du navire, le chargement qu'il y auroit fait pour son compte, et qu'il auroit fait assurer.

Il eût existé un contrat d'assurance qui auroit obligé le capitaine au paiement d'une prime, en cas de réussite de son expédition; en cas de perte il n'auroit existé en sa faveur aucun titre complet, propre à forcer à son profit le remboursement de l'estimation.

Le contrat d'assurance auroit bien prouvé que l'assureur s'étoit engagé en cas de perte, à payer au capitaine *telle* ou *telle* somme, prix de la valeur ou de l'estimation de marchandises qu'il auroit fait assurer, mais l'assurance n'ayant lieu qu'à raison des périls de mer courus et éprouvés, et rien ne constatant légalement et raisonnablement que les marchandises assurées auroient couru ces périls, rien non plus n'au-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 344. En cas de perte des marchandises assurées et chargées pour le compte du capitaine sur le vaisseau qu'il commande, le capitaine est tenu de justifier aux assureurs l'achat des marchandises, et d'en fournir un connoissement signé par deux des principaux de l'équipage.

soit pu décider les tribunaux à en prononcer la contrainte contre l'assureur.

L'assureur d'une part auroit pu objecter au capitaine, que n'étant pas par état commerçant, il devoit préalablement prouver qu'il étoit propriétaire des marchandises énoncées au contrat d'assurance ; secondement qu'il devoit prouver que ces marchandises avoient été chargées sur le navire qu'il commandoit, et de plus, si le capitaine avoit prétendu s'étayer de son livre ou d'un connoissement, alors l'assureur lui auroit observé, que lui seul donnant et signant les connoissemens, et le principe général que personne ne peut se faire à soi-même un titre valable, étant applicable à toute espèce de conventions, ni son livre, ni le connoissement qu'il auroit représentés ne pouvoient servir pour forcer le remboursement de l'estimation consignée dans un contrat nul faute de motifs.

C'est pour prévenir de semblables abus, que le législateur veut qu'en cas de perte de marchandises assurées pour le compte d'un capitaine, et chargées sur son navire, celui-ci justifie d'abord de leur achat, et en fournisse un connoissement signé des deux principaux de son équipage.

Cette double justification étant faite, il n'existera plus aucun doute que les marchandises désignées au contrat d'assurance n'aient fait partie de la propiété du capitaine, et n'aient été chargées sur le navire, aussi désigné au même contrat.

La loi exige la preuve que les marchandises chargées par un capitaine, sur un navire qu'il commande, ne puissent être assurées par lui que comme chargées pour son propre compte, pour que le capitaine ne puisse, de concert avec qui que soit, assurer le recouvrement de la perte d'aucune marchandise, sans que l'assureur n'ait une sûreté égale pour le recouvrement de sa prime dans le cas où elle lui seroit due.

Il faut que le capitaine justifie à l'assureur, en cas de perte, que les marchandises assurées ont été chargées sur son navire pour son propre compte ; le connoissement donné par les principaux de l'équipage, doit certifier positivement ce fait.

Autrement, les marchandises se trouveroient assurées au nom du capitaine, et le paiement de leur estimation, en cas de perte, pourroit être poursuivi sous son nom, lorsqu'en cas de réussite de l'expédition le vrai propriétaire des marchandises assurées par le capitaine, auquel ce dernier auroit prêté son nom, sans pouvoir ni sans droit, pourroit refuser de payer la prime convenue et promise par le capitaine seul, non propriétaire des effets assurés.

En prenant à la lettre la disposition de la loi ci-devant rapportée, et qui s'applique particulièrement à l'assurance des marchandises chargées pour le compte du capitaine sur le navire qu'il commande, on peut croire que la justification qu'il prescrit n'est exigible qu'en cas de perte des effets assurés.

Mais, attendu que cette assurance présente à l'assureur trop de hasards à courir, on croit qu'il fera toujours mieux d'exiger cette justification, autant que possible, avant de contracter qu'après, et de refuser d'assurer si elle ne lui est pas produite avant d'en signer le contrat.

Homme d'Équipage ou Passager apportant, des Pays étrangers, des Marchandises assurées en France, à qui est-il tenu d'en laisser, sur les lieux du chargement, un Connoissement?

Tous passagers par mer, des pays étrangers en France, peuvent y faire transporter, de ces pays, toutes sortes de marchandises et les y faire assurer; tout homme d'équipage peut en faire autant. Ce transport, lors de l'assurance même, peut être indéterminé quant aux espèces et qualités de marchandises à charger; il peut même avoir été impossible, les marchandises acquises et chargées, d'en faire passer un connoissement pour en justifier à l'assureur.

En cas de perte, il seroit possible que l'assureur se trouvât exposé à toute sorte de fraudes de la part de l'assuré; même en cas de réussite de l'expédition, il se pourroit que l'assuré refusât de payer à l'assureur sa prime, en soustrayant ses marchandises, en les entrepo-

sant, avant l'arrivée, et en prétendant que son assurance n'étant qu'éventuelle, et le chargement des marchandises n'ayant pas eu lieu, il ne doit aucune prime, l'assureur s'étant trouvé n'avoir risqué aucune perte.

C'est pour parer à ces abus possibles de confiance d'ailleurs inusitée en fait d'assurance, que la loi veut que tout passager ou homme d'équipage qui apporte, des pays étrangers, des marchandises assurées en France, en laisse un connoissement dans les lieux où le chargement s'effectue, entre les mains du consul de France, et à défaut entre les mains d'un Français, notable négociant, ou du magistrat du lieu (1).

Le capitaine de navire est compris dans les termes généraux de *tout homme de l'équipage*; c'est à lui à délivrer à l'ordinaire, aux passagers ou autres gens de l'équipage, le connoissement des marchandises qu'ils transportent des pays étrangers en France; et c'est un des quatre originaux de ce connoissement qui doit être par eux laissé, en cas d'assurance en France, soit au consul, soit à un Français, négociant notable, soit au juge du lieu.

La loi ne dit pas que l'assuré rapportera la preuve de ce dépôt; mais n'est-il pas à présumer que telle est cependant son intention? Car qui veut la fin veut les moyens.

Le but du législateur, en ordonnant le dépôt de ce connoissement, n'a été que de mettre à même l'assureur de vérifier si le chargement des marchandises assurées a été ou non fait, soit en faisant venir ce connoissement lui-même de l'endroit où il auroit été laissé, soit en s'en procurant une expédition en règle.

Or, comment pourroit-il se procurer ce connoisse-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 345. Tout homme de l'équipage et tout passager qui apportent des pays étrangers des marchandises assurées en France, sont tenus d'en laisser un connoissement dans les lieux où le chargement s'effectue, entre les mains du consul de France, et, à défaut, entre les mains d'un Français notable négociant, ou du magistrat du lieu.

La loi, au cas de faillite de l'assureur et de l'assuré dans le temps des risques, n'établit en faveur de l'un et de l'autre, qu'une faculté, parce qu'eux seuls sont juges de l'avantage ou du péril à venir qui peut résulter de l'une ou l'autre faillite.

La faillite de l'assureur ou celle de l'assuré, peut ne pas présenter d'abord assez de risques pour demander ou une caution de ce qui sera éventuellement dû, ou la résiliation du contrat.

Cette demande d'ailleurs ne sera pas toujours possible, en cas de faillite. Ce ne sera sûrement pas contre les agens qu'elle pourra être formée, puisqu'ils ne sont que des préposés à temps, qui n'ont aucune gestion des biens du failli, et dont toute la mission ne consiste qu'à conserver ses biens pour tous les créanciers, qu'à dresser son bilan, et à donner le premier aperçu de sa situation ; aperçu sur lequel on ne pourra jamais décider exactement s'il est ou non dans l'intérêt réel et relatif de l'assureur ou de l'assuré, d'obtenir la caution ou la résiliation demandée.

Ce ne sera pas non plus contre les syndics provisoires que l'une ou l'autre de ces demandes de caution ou de résiliation du contrat d'assurance, pourra être utilement formée ; l'exercice de leurs fonctions se bornant à faire lever les scellés apposés chez le failli, à dresser la liste de ses créanciers, à vérifier et faire affirmer leurs créances, et enfin à convoquer l'assemblée de ses créanciers pour parvenir à un concordat entre eux et le failli, ou le contrat d'union des créanciers.

Tout ce que pourront l'un ou l'autre de l'assureur ou de l'assuré, jusqu'à ce concordat ou ce contrat d'union, ce sera de faire vérifier et affirmer, à tout événement, leur titre de créance éventuel, sans autre privilége plus particulier pour eux que pour tous autres créanciers, dont toutes les actions se trouveront alors paralysées.

Le concordat ayant lieu entre le failli ou ses créanciers, ce sera peut-être le seul instant où l'un ou l'autre de l'assureur ou de l'assuré, auquel la loi a accordé la faculté de demander caution, ou la résiliation du con-

trat d'assurance, pourra faire usage de cette faculté contre le failli lui-même.

On dit, *peut-être*, parce que s'ils ont assisté à l'assemblée convoquée pour le concordat et l'union, et qu'il y ait concordat, ils se trouveront liés par lui comme tout autre créancier, surtout s'il est homologué sans opposition de leur part, tendante à conserver leur droit, résultant de la disposition particulière de l'article 346. (*Voyez* page 495.)

Le concordat n'ayant pas lieu, et les créanciers du failli s'étant régulièrement unis en corps de créanciers, les syndics, représentant l'union, tenant définitivement la place de l'assureur ou de l'assuré failli, il n'y a pas de doute que la demande à fin de caution ou de résiliation du contrat d'assurance, ne puisse être valablement formée contre eux.

Mais alors, que cette demande soit formée par l'assureur ou par l'assuré non failli, les syndics pourront, par analogie avec le cas où le failli auroit emprunté sur gage, payer la prime, si c'est l'assureur qui demande la caution ou la résiliation de l'assurance, et ainsi éteindre son action, ou consentir purement et simplement la résiliation du contrat.

Dans le cas où la prime auroit été payée d'avance, ce qui pourroit être, l'assureur demandant la résiliation du contrat, devra y être déclaré non-recevable.

Si la demande de caution ou de résiliation du contrat d'assurance, est formée par l'assuré, les syndics devront fournir cette caution, ou consentir la résiliation.

Il est possible que l'assureur et l'assuré tombent tous deux en faillite, ensemble dans le temps des risques, ou l'un après l'autre.

Ce qui vient d'être établi pour l'assureur ou contre lui, s'appliquera alors à l'une et l'autre union de créanciers, ou à l'un ou l'autre failli ayant passé un concordat.

Au surplus, en cas de difficultés plus graves que celles ci-dessus prévues, les tribunaux pourront prononcer dans leur sagesse, et eu égard aux ressources que présentera chaque union ou failli, et aussi à l'avantage ou à la perte que l'un ou l'autre pourroient éprouver de

la maintenue ou de la résiliation du contrat d'assurance.

On ne croit pas qu'il soit possible de faire aucune autre application de l'article 345 ci-dessus.

Contrats d'assurances, quels sont nuls ?

Les contrats d'assurances n'ont été permis que pour l'avantage du commerce, mais à condition qu'il y auroit risque, perte réelle pendant le cours de la traversée, jusqu'à la délivrance à terre des objets assurés, à essuyer de la part de l'assuré, et qu'ils ne pourroient porter d'ailleurs atteinte, ainsi que le contrat à la grosse, ni à la police établie pour les gens de mer, ni à aucun contrat usuraire ou frauduleux de part ou d'autre.

C'est par ces raisons que ni le fret des marchandises existantes à bord du navire, ni le profit espéré des marchandises, ni les loyers des gens de mer, ni les sommes empruntées à la grosse, ni les profits maritimes des sommes prêtées à la grosse, sont déclarés ne pouvoir être l'objet d'aucun contrat d'assurance (1).

L'assurance du fret des marchandises existant à bord, est nulle, parce que si ce fret étoit assuré, rien ne stimuleroit plus le capitaine à surveiller, autant qu'il le doit, la conduite de son navire.

Le capitaine n'ayant rien à perdre de son fret, pourroit en quelque sorte jouer à son gré la perte ainsi que la conservation de son chargement; cette assurance tourneroit contre les autres assureurs, dont elle pourroit parfois doubler les risques par l'insouciance du capitaine.

Le profit espéré des marchandises ne peut pas non plus être l'objet d'une assurance, parce que le profit n'a rien de réel à l'instant du contrat; parce qu'un tel contrat mettroit l'assureur à la merci de l'assuré, les marchandises arrivées à bon port, et qu'en cas de perte

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 347. Le contrat d'assurance est nul, s'il a pour objet,
Le fret des marchandises existantes à bord du navire,
Le profit espéré des marchandises,
Les loyers des gens de mer,
Les sommes empruntées à la grosse,
Les profits maritimes des sommes prêtées à la grosse.

Il ne seroit pas possible d'évaluer ce profit, pas même d'établir s'il auroit pu ou non avoir lieu.

Les loyers des gens de mer ne peuvent être assurés, par les mêmes raisons qu'il ne peut être fait aucun prêt à le grosse sur ces loyers. (*Voyez* page 438.)

Les sommes empruntées à la grosse ne peuvent pas l'être non plus par l'emprunteur à la grosse qui ne risque rien, et que si une pareille assurance étoit permise, elle ne pourroit tout au plus servir qu'à masquer un prêt commun, mais peut-être le plus usuraire.

Les profits maritimes des sommes prêtées à la grosse ne peuvent s'assurer; cette défense rentre dans celle faite, quant aux profits espérés des marchandises; elle est basée sur les mêmes motifs.

La nullité prononcée contre tous ces contrats est de droit; elle équivaut à la défense formelle de contracter.

Des Obligations de l'Assureur et de l'Assuré.

Voyage rompu par le fait de l'Assuré, quelle indemnité est due à l'Assureur?

Le contrat d'assurance une fois signé, il en résulte une obligation particulière à l'assuré, dont cependant l'exécution ne peut être forcée, ou dont l'inexécution peut ne pas provenir de son fait.

Cette obligation est le départ des effets assurés; autrement l'assurance seroit absolument nulle, du moins c'est ce que pourroit prétendre l'assuré contre l'intérêt de l'assureur, si la loi n'y avoit pourvu en faveur de celui-ci.

Le voyage étant rompu avant le départ du vaisseau, *même* par le fait de l'assuré, l'assurance est annullée; l'assureur reçoit, à titre d'indemnité, demi pour cent de la somme assurée (1).

Ainsi, quelle que soit la cause qui ait empêché le dé-

(1) *Code de Comm.*

Art. 349. Si le voyage est rompu avant le départ du vaisseau, même par le fait de l'assuré, l'assurance est annullée; l'assureur reçoit, à titre d'indemnité, demi pour cent de la somme assurée.

part du navire chargé, le demi pour cent de la somme assurée est acquis à l'assureur.

Cette décision de la loi étoit absolument nécessaire pour, d'un côté, ne pas dégoûter les assureurs, et de l'autre, pour parer à une foule de procès inévitables entre les assureurs et les assurés, dont le résultat, dans beaucoup de cas, n'auroit, au surplus, toujours été qu'une indemnité, sur la quotité de laquelle les juges auroient parfois pu se trouver très-embarrassés, et surtout lorsque la rupture du voyage seroit provenue de l'intèrdiction de commerce avec le pays de destination des objets assurés.

L'indemnité de l'assureur est généralement fixée, pour tous les cas d'interdiction de commerce ou de toute autre cause de force majeure, empêchant ou retardant le départ du navire, parce qu'alors elle est un malheur commun que l'assureur ni l'assuré ne peuvent mutuellement se reprocher, et qu'il est juste que l'assureur, dont tout le commerce ne consiste qu'à exposer ses fonds, et qui a été empêché de les employer à toute autre chose, soit indemnisé de ce contre-temps.

La même indemnité est assurée à l'assureur si le voyage est rompu par le fait de l'assuré, par motifs de compensation générale de l'un à l'autre cas de rupture de voyage.

La rupture de voyage ayant lieu par force majeure, l'assuré seul y perd une partie de sa prime. Cette rupture ayant lieu par le fait de l'assuré, l'assureur n'a pas droit à une plus forte indemnité, et perd de même tout ce qu'il auroit peut-être pu obtenir de plus en contestant en justice.

Il y aura toujours entre l'un et l'autre un procès de moins; le seul qui pourra exister n'aura trait qu'au paiement de l'indemnité; ni l'un ni l'autre n'auront à former aucune demande en dommages-intérêts, ni à essuyer les frais et les longueurs des procédures nécessaires à juger la question principale de savoir s'il en est dû, et celle accessoire de la quotité à laquelle il doit être fixé.

La disposition de la loi qui fixe l'indemnité due à l'assureur en cas de rupture du voyage, quelle qu'en soit

la cause, qui peut paroître assez extraordinaire au premier aperçu, est une de celles au moyen desquelles le législateur s'est conformé, et a forcé l'assureur et l'assuré de se conformer à cet axiome de l'intérêt particulier le mieux entendu : *de deux maux également à craindre, il faut éviter le pire.* C'est un service qu'il leur a rendu à l'un et à l'autre, plutôt qu'un acte de despotisme qu'il s'est permis.

Pertes et dommages déclarés par la loi être aux risques de l'assureur.

Ces pertes sont toutes celles qui peuvent avoir lieu par fortune de mer seulement, telles que celles causées par tempêtes, naufrages, échouement, abordage *fortuit*, changemens forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles, ou tous autres périls auxquels on est exposé lors des voyages de mer (1).

Lors d'une tempête, un navire étant en pleine mer, peut être écrasé par la foudre, ou submergé par les lames et englouti. La perte alors est totale du navire, du chargement et des gens d'équipage : c'est ce qu'on appelle naufrage absolu.

Un navire peut aussi faire naufrage étant considérablement éloigné des côtes, lorsqu'il vient à frapper, par quelque point de sa surface la plus basse, sur des bancs contre lesquels il se brise, ou lorsqu'il se trouve pris, par la quille, sur des hauts fonds qu'il rencontre et sur lesquels étant arrêté, il est mis en pièces par les lames de la mer, ou lorsqu'il est jeté par les courans ou la tempête sur quelque côte, et même lorsqu'il y est jeté quelquefois exprès par ceux qui dirigent son mouvement, afin d'éviter un plus grand péril, dans la vue de sauver au moins

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 350. Sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés, par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changemens forcés de routes, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles et généralement par toutes les autres fortunes de mer.

la vie des gens de l'équipage, et peut-être tout ou partie du navire ou du chargement.

Les hauts fonds sont les sommets de hautes montagnes existantes dans la mer, couvertes par elle, et qui s'approchent du niveau de l'eau. Ces hauts fonds qui ne laissent pas assez d'eau entre eux et la surface du navire pour le support régulier de ce dernier, sont très-dangereux, lorsqu'ils sont inconnus, ou lorsque le vaisseau poussé sur eux par des vents impétueux, et auxquels aucune manœuvre ne peut mettre obstacle ou apporter de correctif, ne parvient pas à les franchir, et, au contraire, y échoue ou s'y brise.

Ce qu'on appelle bancs de mers en terme de marine, sont, ainsi que les hauts fonds, les sommets de roche, de sable, de vase, de coquillage ou d'argile des montagnes existantes dans la mer, et y formant de plus ou moins larges et longs plateaux, tellement rapprochés du niveau de l'eau, qu'ils présentent, lorsqu'ils sont cachés, les mêmes dangers que les hauts fonds.

L'échouement d'un navire peut être forcé ou volontaire. Un navire échoue lorsque, porté par la tempête ou à dessein, il a atteint un endroit où il n'existe plus assez d'eau pour le tenir en équilibre, et se trouve ainsi forcé de tomber à terre sur l'un ou l'autre de ses flancs ou côtés.

On échoue, ou plutôt un navire peut échouer par tempête et de force majeure, ou par inexpérience de la part de ceux qui le dirigent. On le fait échouer pour le sauver d'un plus grand péril.

Il est rare qu'aucun échouement se fasse sans perte ou dommage quelconque.

Abordage. On désigne par ce mot le choc de deux navires ou autres bâtimens, lors duquel l'un ou tous deux peuvent souffrir des bris ou dommages considérables, et en faire éprouver à une partie de leur chargement.

L'abordage peut avoir lieu en mer partout, même dans les ports, et les navires y étant le mieux amarrés, le plus solidement retenus, soit par leurs ancres, soit même à quai.

Le changement de route de voyage ou de vaisseau, peut quelquefois être forcé.

Le changement de route et de voyage peut être forcé, pour éviter un ennemi ou des pirates dont on auroit eu connoissance, soit par avertissement et indication des lieux de leur station, reçus par rencontre d'un autre navire, soit par découverte en mer; ce changement peut être censé forcé et légitime au cas prévu par l'article 279. Lorsque le port de destination étant bloqué, le capitaine est tenu, aux termes de la loi, s'il n'a des ordres contraires, de se rendre dans un des ports voisins de la même puissance, où il seroit permis d'aborder (*voyez* page 383).

Le changement de vaisseau est autorisé par l'article 296, lorsque le capitaine n'ayant pu faire radouber son navire, il en doit louer un autre pour continuer son voyage. (*Voyez* page 407.)

L'augmentation de dangers de mer, dont tous ces changemens peuvent être l'occasion, est aux risques des assureurs, parce qu'ils ne sont que des accessoires des risques ordinaires, et que la plupart de ces changemens n'ont pour fin et pour motifs que l'avantage commun, et de l'assureur et de l'assuré.

Le jet en mer a lieu pour alléger parfois un navire, afin de le dégager d'un haut fond, ou de tout autre écueil où il auroit été porté, ou pour accélérer sa marche en cas de fuite nécessaire de l'ennemi ou des pirates.

Le feu, la prise ou le pillage, l'arrêt par ordre de puissance, les déclarations de guerres, les représailles, ne sont que des accidens de mer; les assureurs en répondent ainsi que de tous autres, aux termes de leurs conventions essentielles en contrat d'assurance.

Les représailles sont des accidens qui ont lieu pour l'ordinaire, à cause de quelque hostilité commise sans déclaration de guerre, ou peu avant cette déclaration; elles n'ont souvent lieu de la part d'une nation, qu'à cause de l'arrêt d'un navire arrêté dans un port, ou de sa prise en mer, sans cause évidente ou admise par le droit des gens, et sans autre motif que celui de garantie de ce navire, ainsi pris ou arrêté.

Pertes et Dommages qui ne sont point aux risques de l'assureur.

Le contrat d'assurance est aléatoire, c'est-à-dire, est une convention réciproque, dont les effets quant aux avantages et aux pertes, soit pour toutes les parties, soit pour l'une ou plusieurs d'entre elles, dépendent d'un événement incertain, aux termes de l'article 1964 du Code Napoléon. (*Voyez* page 459.)

Ce contrat ne contient que des obligations conditionnelles et casuelles : si la perte arrive, l'assureur doit la payer; si elle n'arrive pas, l'assuré doit la prime.

La condition *casuelle* est, aux termes de l'article 1169 du même Code Napoléon, celle qui dépend du hasard, et qui n'est nullement au pouvoir du créancier ni du débiteur.

Art. *idem* 1174. « Toute obligation est nulle, lorsqu'elle a été contractée sous une condition potestative de la part de celui qui s'oblige ».

C'est d'après ces principes, et pour parer à toute nullité du contrat d'assurance, que le législateur a déterminé sa forme et son objet, ainsi que les risques à la charge de l'assureur, et ceux qu'il ne court pas.

On vient de voir quels sont les risques de l'assureur; voici ceux qui ne sont pas à sa charge.

Tout changement de route, de voyage ou de vaisseau, toute perte et dommage provenant de l'assuré, les déchets, diminutions et pertes, qui arrivent par le vice propre de la chose, et les dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs, ne sont point à la charge de l'assureur.

En cas de changement de route, de voyage, ou de vaisseau, ou de pertes et dommages provenant de l'assuré, la prime lui est acquise, s'il a commencé à courir les risques.

Les prévarications du capitaine et de l'équipage, connues sous l'expression de *baraterie de patron*, ne sont

point non plus à la charge de l'assureur, *s'il n'y a convention contraire* (1).

Tout changement de route, de voyage ou de vaisseau, toute perte et dommage provenant du fait de l'assuré, ne sont pas à la charge de l'assureur, parce que tous ces faits dépendant de la volonté propre et personnelle de l'assuré, il n'étoit pas possible de tolérer le contraire en opposition au principe d'équité naturelle, et écrite surtout en l'article 1174 du Code Napoléon, ci-devant rapporté (*voyez* page 504).

Il ne seroit pas juste que l'assureur qui n'auroit peut-être basé ses obligations et son intérêt, quant à la prime, que sur le plus ou le moins de dangers à courir par le chargement, à raison de la route ordinaire du lieu du chargement à celui de destination, qu'à raison du temps nécessaire pour le voyage projeté, et enfin qu'à raison de la solidité du navire destiné au transport des effets assurés, et de la confiance qu'il auroit dans les talens, la prudence et la probité du capitaine de ce navire, fût exposé au désagrément, et peut-être au malheur de voir changer, selon le caprice ou l'intérêt de l'assuré, toutes ses données et calculs de risques, sans aucun avantage de prime, et même à charge d'augmentation de cette prime.

Si le consentement des parties est nécessaire pour la validité des obligations, ainsi que le porte expressément le Code Napoléon, art. 1108 (chapitre des conditions essentielles pour la validité des conventions), c'est surtout quant aux obligations résultantes d'un contrat d'assurance.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 351. Tout changement de route, de voyage ou de vaisseau, et toutes pertes et dommages provenant du fait de l'assuré, ne sont point à la charge de l'assureur; et même la prime lui est acquise, s'il a commencé à courir les risques.

352. Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, et les dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs, ne sont point à la charge des assureurs.

353. L'assureur n'est point tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de *baraterie de patron*, s'il n'y a convention contraire.

Les obligations de l'assureur ne peuvent se diviser des motifs qui l'ont porté à les souscrire.

Aucune puissance ne doit s'arroger le droit d'y rien changer.

Les conventions légalement formées, porte l'article 1104 du même Code Napoléon, tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites.

Elles ne peuvent être révoquées que de leur consentement mutuel, ou pour une cause que la loi autorise.

Elles doivent être exécutées de bonne foi.

Donc, si l'assuré change la route, ou le voyage, ou le vaisseau, la loi ne le lui défendant pas par respect pour son droit de propriété, il est censé avoir rompu ses conventions, et doit des dommages-intérêts à l'assureur, qui a déjà couru les risques dont il s'étoit soumis de supporter l'événement, dommages-intérêts que le législateur a sagement réduits au paiement de la prime d'assurance.

La loi n'adjuge à l'assureur la prime convenue que s'il a couru les risques, parce qu'autrement il n'y auroit, dans l'un ou l'autre procédé de l'assuré, que rupture de voyage, et qu'elle a pourvu pour ce cas à l'intérêt des deux parties par l'article 349 (*voyez* page 499).

Les pertes et dommages, provenans du fait de l'assuré, ne sont point non plus à la charge de l'assureur; et s'il en survient de telles, la prime lui est acquise par les mêmes raisons que ci-dessus, et encore parce que le législateur n'a pu, en contrariété des principes établis aux articles 1169 et 1174 du Code Napoléon ci-dessus rapportés (*voyez* page 504), porter aucune autre disposition relativement à ces pertes ou dommages.

Les déchets, diminutions ou pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, ne sont pas non plus à la charge de l'assureur, parce qu'elles rentrent dans la classe de celles qu'il faut attribuer à la faute personnelle de l'assuré.

Il en est de même de celles qui arrivent par le fait et faute des propriétaires (de navire, car ce terme ne peut s'appliquer qu'à eux), ou des affréteurs (de ceux qui ayant loué un navire en totalité le sous-louent), et des chargeurs (de ceux employés pour la charge, l'arrangement des marchandises dans un vaisseau).

Ces déchets, diminutions ou pertes ne sont point à la charge de l'assureur, parce que la loi en a rendu personnellement garans, ou les propriétaires ou les affréteurs, et les capitaines de navires qui en représentent les propriétaires, par d'autres dispositions formelles, et que l'assureur n'étant en rien cause de ces déchets, diminutions ou pertes, ne peut en rien en souffrir.

On dit que les affréteurs représentent les propriétaires, parce qu'ici la loi ne peut s'appliquer à eux que comme elle s'applique aux principaux locataires en matière de baux de maisons, et qu'il n'est pas possible de leur en faire l'application à aucun autre titre (*voyez* l'art. 286 et 287, pages 395 et 397); en le rapprochant de celui dont il est ici question, il n'y aura aucun doute dans l'explication donnée.

Par *baraterie de patron* on désigne toute infidélité d'un capitaine tendante à tromper les propriétaires du navire qu'il commande, ou simplement les assureurs, soit en changeant, sans nécessité, le plan des voyages qui lui ont été ordonnés, soit en déguisant la nature de sa cargaison (de son chargement), ce qui peut l'exposer à quelques dangers, tel entre autre que *la saisie*, *soit en abusant* de toute autre manière quelconque de la confiance honorable qu'on accorde ordinairement à son grade et à son autorité sur tous les autres hommes de l'équipage.

Les fautes du capitaine ne sont point à la charge de l'assureur non plus que ses prévarications, s'il n'y a convention contraire, parce que dans ce cas la loi y a pourvu (*voyez* page 304).

Il peut être convenu que ces fautes ou prévarications seront à la charge de l'assureur, parce que ces conventions sont de la nature de toutes celles permises par les lois, qu'elles ne sont d'ailleurs qu'une garantie de l'assureur à l'assuré, quecelui-ci peut exiger et l'autre consentir librement, sauf son recours contre le capitaine déclaré en être personnellement responsable vis-à-vis de l'assuré ou de tout autre ayant ses droits.

Droits imposés sur les marchandises ou dus par le navire assuré, ne sont pas à la charge de l'assureur.

Les droits de douane, transits et autres d'importation et d'exportation, ceux de pilotage, touage et lamanage, sont dus par les propriétaires de navires ou par l'assuré, et leur seront personnels ; l'assureur n'est pas tenu de les payer (1).

A l'entrée et à la sortie des ports, et le long de certaines côtes qu'il faut nécessairement longer pour y parvenir, ou à la pleine mer, dont la navigation est difficultueuse à cause des écueils des courans qui s'y trouvent, ou des violentes marées qui s'y brisent, tous les navires sont pilotés, c'est-à-dire, conduits par des pilotes qu'on appelle cotiers, et qui connoissent parfaitement ces écueils et autres dangers, et les dirigent de manière à les leur faire éviter. C'est ce qu'on appelle pilotage.

Il est des ports où ni la marée ni le vent ne sont capables d'emporter ou de faire marcher un navire ; pour l'y faire entrer ou l'en faire sortir, il faut, à l'aide de cordages et de chevaux ou d'hommes de traits, ou quelquefois à l'aide de bateaux ou canots à rames, les en tirer. On désigne l'une et l'autre de ces opérations par le mot de touage.

Le lamanage est l'art de conduire un vaisseau le long d'une côte, de le diriger dans un port, dans une rade ou dans une baie ou sur un mouillage auxquels les navires veulent aborder ou qu'ils veulent gagner, pour se mettre à l'abri de la grosse mer ou des vents trop impétueux quelconques, de manière à lui faire éviter tous les écueils et autres dangers dont les pilotes lamaneurs ont plutôt la connoissance que tous autres.

Les droits de pilotage, touage et lamanage sont le salaire des hommes employés à ces divers services. Leur paiement est affecté par privilége sur les navires ; il

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 354. L'assureur n'est point tenu du pilotage, touage et lamanage, ni d'aucune espèce de droits imposés sur le navire et les marchandises.

n'étoit pas besoin de l'assurer davantage (*voyez* l'art. 191, page 260).

Puisque l'assureur n'est pas tenu des droits dus par les marchandises, il ne doit pas non plus être tenu de leur perte par saisie, faute d'avoir payé ces droits.

Cette perte est du fait de l'assuré.

Mais, dans ce cas, la prime est-elle acquise à l'assureur?

Il semble qu'on peut assurer que cette prime lui est acquise, s'il a commencé à courir les risques, si la saisie est faite depuis qu'il a commencé à les courir. L'analogie est absolue, avec ce qui est prévu et prescrit par l'article 351 (*voyez* page 505).

Assureurs quand sont tenus des détérioration ou diminution de marchandises y étant sujettes par leur nature, ou du coulage des liquides?

En général, et aux termes de l'art. 350 (*voy.* p. 501), les assureurs ne courent les risques que des pertes et dommages arrivés par fortunes de mer. Cependant il est des marchandises sujettes par nature à détérioration ou diminution, qui peuvent de beaucoup augmenter par l'effet seul de leur transport par mer, tels que les blés et le sel. Il en est d'autres sujettes à coulage que le balancement ou roulis perpétuel du navire peut provoquer, tels que tous les liquides. L'assureur est tenu de ces coulage, détérioration ou diminution, si la désignation en a été faite au contrat, en police d'assurance. Si cette désignation n'a pas été faite, l'assureur n'en est pas tenu, à moins que l'assuré ait ignoré la nature du chargement qu'il faisoit assurer, lors de la signature du contrat (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 355. Il sera fait désignation dans la police, des marchandises sujettes, par leur nature, à détérioration particulière ou diminution, comme blés ou sels, ou marchandises susceptibles de coulage; sinon les assureurs ne répondront point des dommages ou pertes qui pourroient arriver à ces mêmes denrées, si ce n'est toutefois que l'assuré eût ignoré la nature du chargement lors de la signature de la police,

Si l'assuré ne connoissoit pas le chargement, ainsi que cela peut arriver pour le retour, l'assureur s'étant obligé de payer la perte de ce chargement de retour, il sera alors censé avoir assuré toutes les marchandises dont il est possible de faire le commerce, et avoir pris pour lui toutes les pertes qu'il doit supporter, de quelque espèce et nature que soient ces marchandises inconnues à l'un et à l'autre de l'assuré et de l'assureur.

Mais si l'assuré, connoissant l'espèce des marchandises qu'il fait assurer, ne désigne pas alors celles qui par nature sont sujettes à détérioration, perte ou coulage, il sera censé avoir gardé pour lui les pertes qui en pourront résulter.

L'assureur ne sera pas tenu de ces pertes, parce qu'il sera alors à présumer que l'assuré n'aura pas fait la déclaration voulue par la loi, pour ne pas payer une plus forte prime, et qu'alors aussi il seroit injuste de faire courir à l'assureur un risque dont il n'auroit tiré aucun profit.

Assurance faite pour l'aller et le retour, s'il ne se fait point de chargement de retour, ou si ce chargement n'est pas complet, qu'est-il dû à l'assureur de la prime d'assurance de ce retour?

Une même et seule assurance peut être faite par un seul et même acte, pour l'aller et le retour de marchandises à exporter et à importer.

Les marchandises exportées connues peuvent être détaillées avec estimation au contrat. Il n'en peut pas toujours être ainsi, quant aux marchandises qui pourroient être importées : il arrivera souvent que l'assuré ne puisse en déterminer ni la nature ou l'espèce, ni la quantité.

Tout ce que pourront faire alors et l'assureur et l'assuré, ce sera de désigner à peu près ces nature, espèce et quantité sans aucune estimation, ainsi qu'au cas prévu par l'article 337 (*voyez* page 475). Peut-être l'assuré et l'assureur feront-ils même mieux de convenir que l'assurance pour le retour, ainsi que la prime, seront les mêmes que pour l'aller, ou plutôt encore de ne faire

qu'un bloc de cette assurance commune pour l'aller et le retour.

Dans l'un ou l'autre cas, s'il n'est pas fait de chargement de retour, ou que ce chargement ne soit pas complet, l'assureur ne recevra que les deux tiers proportionnels de la prime convenue, s'il n'y a stipulation contraire (1).

L'assuré ayant la liberté de faire telles conventions qu'il voudra, ce sera à l'un ou l'autre, et surtout à l'assureur, à prendre ses précautions, pour n'être pas réduit à ce qui est fixé par la loi.

Au surplus, on ne peut qu'admirer la sagesse du législateur, quant à la disposition dont il s'agit.

Au moyen de la fixation de ce qui sera seulement payé de prime à l'assureur, au cas où le chargement de retour n'auroit pas lieu ou seroit incomplet, il épargne à l'assureur et à l'assuré, ainsi que pour quelques autres cas, de grandes contestations, dont les frais, les difficultés et les longueurs ne pouvoient que leur être nuisibles, et autant à l'un qu'à l'autre.

Reste à expliquer comment il faut entendre et appliquer ces termes (l'assureur reçoit seulement les *deux tiers proportionnels* de la prime convenue).

Si l'assurance a été faite en bloc et à forfait pour l'aller et le retour, ce sont les deux tiers de la moitié de la prime convenue pour ce fait qui seront dus à l'assureur.

S'il a été convenu à part une prime pour l'aller et une pour le retour, ce seront les deux tiers de la prime fixée pour le retour, que l'assureur recevra.

~~Il n'est pas, on le croit du moins, d'autre manière~~ d'entendre, d'expliquer et d'appliquer autrement ces mots : de *deux tiers* PROPORTIONNELS.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 356. Si l'assurance a pour objet des marchandises pour l'aller et le retour, et si le vaisseau, étant parvenu à sa première destination, il ne se fait point de chargement en retour, ou si le chargement en retour n'est pas complet, l'assureur reçoit seulement les deux tiers proportionnels de la prime convenue, s'il n'y a stipulation contraire.

Contrat d'assurance ou de réassurance, quand est nul à l'égard de l'assuré, ou valable, mais réduit quant à la somme assurée?

On a vu plus haut, article 339 (page 479) comment s'établissoit la valeur des effets assurés, lorsque l'estimation n'en avoit pas pu être ou n'avoit pas été faite au contrat d'assurance.

Il est dit par l'article 336 (page 470), qu'au cas de fraude dans l'estimation des effets assurés, l'assureur peut faire procéder à la vérification et estimation de ces objets.

Dans l'un ou l'autre cas, la somme assurée peut excéder la valeur des effets chargés.

Cet excès proviendra de la fraude et du dol de l'assuré, ou n'en proviendra pas.

S'il est prouvé qu'il y a eu dol ou fraude de la part de l'assuré pour forcer cette somme, au-delà de la valeur des effets, le contrat d'assurance sera nul à son égard.

S'il n'y a ni dol, ni fraude, le contrat sera valable jusqu'à concurrence de la valeur des effets chargés d'après l'estimation qui en est faite ou convenue.

En cas de perte, les assureurs sont tenus d'y contribuer chacun à proportion des sommes par eux assurées.

Ils ne reçoivent pas la prime de cet excédant de valeur, mais seulement l'indemnité de demi pour cent (1).

En cas de dol ou de fraude, le contrat d'assurance

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 357. Un contrat d'assurance ou de réassurance consenti pour une somme excédant la valeur des effets chargés, est nul à l'égard de l'assuré seulement, s'il est prouvé qu'il y a dol ou fraude de sa part.

358. S'il n'y a ni dol ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des effets chargés, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue.

En cas de pertes, les assureurs sont tenus d'y contribuer chacun à proportion des sommes par eux assurées.

Ils ne reçoivent pas la prime de cet excédant de valeur, mais seulement l'indemnité de demi pour cent.

étant nul à l'égard de l'assuré seulement, il payera donc la prime, sans pouvoir faire payer la perte.

Le dol consiste entre autres dans la déclaration faite au contrat d'assurance de marchandises de première qualité, tandis qu'elles ne seroient que de la moindre, et des rebuts de magasin, ou absolument dépéries et gâtées lors de leur chargement.

La fraude consistera à n'avoir chargé que des enveloppes remplies de matières étrangères au commerce, ou n'étant d'aucune valeur, en place de celles déclarées.

Dans l'un ou l'autre cas, l'assuré aura tenté de rendre l'assureur sa dupe, surtout en cas de perte; ou plutôt, en tranchant le mot, il aura préparé envers lui une véritable escroquerie, un abus de confiance impardonnable.

Le moindre châtiment qui pût lui être infligé, étoit la perte de la somme assurée.

Le législateur s'est borné à cette punition, parce qu'il y aura toujours un peu de la faute de l'assureur de s'y être trouvé exposé, et que c'est plutôt comme conservateur et protecteur de la loyauté et de la bonne foi qu'exige toute espèce de commerce, qu'il a prononcé, que comme vengeur d'une mauvaise foi, qui n'aura d'ailleurs eu aucun effet, et à laquelle la négligence ou l'imprudence seule connue de l'assureur, avoit peut-être enhardi l'assuré.

S'il n'y a ni fraude, ni dol, l'assurance subsiste, mais seulement jusqu'à concurrence de la valeur vérifiée des effets chargés; ainsi la justice se trouve rétablie.

Dans ce cas, la valeur des effets étant réduite, la prime le sera également.

Le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des effets chargés. Il est donc clair que cette validité du contrat, *jusqu'à concurrence* de la valeur des effets chargés, s'applique également et à la réduction de la somme à payer en cas de perte, et à la prime qui n'a été basée d'abord que sur la somme originairement assurée, et alors réduite.

D'ailleurs, il ne peut y avoir aucun doute à cet égard. Les assureurs, dit la loi, ne reçoivent pas la prime de l'excédant de valeur, mais seulement l'in-

demnité de demi pour cent de l'excédant résultant de la diminution de la somme à payer en cas de perte, ainsi que pour le cas prévu par l'art. 349. (*Voy*. p. 499.)

Alors, quant à l'excédant de valeur des marchandises, le voyage est censé avoir été rompu.

L'assureur peut faire réassurer par d'autres les effets qu'il a assurés. Telle est la disposition de l'article 342. (*Voyez* page 483.)

Un même chargement peut avoir été assuré en totalité par plusieurs assureurs. En cas de perte, et la valeur des effets ayant été réduite, chaque assureur ou réassureur contribue à cette perte à proportion de la somme par lui assurée.

Si la perte est totale, il n'y aura aucune difficulté, chaque assureur ou réassureur payera, à qui elle sera due, la somme promise pour ce cas.

Ce n'est que relativement à la perte partielle, que la disposition, qui dit qu'en cas de perte les assureurs sont tenus d'y contribuer chacun à proportion des sommes par eux assurées, a été portée.

Cette disposition n'a de rapport qu'au cas où il n'auroit pas été fait estimation de chaque espèce de marchandises, ou à celui auquel cette estimation auroit été faite en bloc.

Sous le nom général d'*assureurs* se trouvent aussi compris les réassureurs : le mot *proportion* est applicable pour ceux-ci, selon que le prix de réassurance aura été plus fort ou moindre que celui de l'assurance.

Mais en cas de perte, et l'estimation de chaque espèce de marchandises n'ayant pas été faite, ou cette estimation n'ayant été faite qu'en bloc, comment se fera la répartition de la contribution de cette perte sur chaque assureur ou réassureur ?

Il semble que ce sera le cas d'estimer les marchandises perdues selon le prix-courant d'achat, selon la moyenne proportionnelle du prix le plus haut au plus bas, surtout si le chargement consiste en beaucoup de marchandises d'une même nature, parce qu'alors il sera raisonnable de supposer que le chargeur se sera plutôt approvisionné de chaque sorte de ces marchandises que d'une seule, cet usage étant le plus ordinaire dans le commerce.

Cette estimation ainsi faite, chacun des assureurs la supportera en proportion de son assurance convenue avec l'assuré ;

Chaque réassureur proportionnellement au plus ou moins de la somme qu'il aura réassurée.

Par exemple, un assureur se sera soumis à payer en cas de perte une somme de 10,000 fr., et se trouvera avoir payé par contribution à l'assuré 2,500 fr., qui est le quart de la somme de son assurance.

Le réassureur n'aura réassuré que pour 8,000 fr., ou aura réassuré pour 12,000.

Le réassureur n'ayant réassuré que pour 8,000 fr., ne devra rembourser à l'assureur que 2,000 fr.

S'il a réassuré pour 12,000 fr., il devra rembourser 3,000 fr., et ainsi pour les différentes autres contributions à proportion de plus haute ou de moindre réassurance que l'assurance.

En cas de perte, dol ou fraude, ayant eu lieu de la part de l'assuré, la loi dit que les assureurs devront payer la perte, parce qu'alors il sera toujours très-difficile, et souvent impossible même, de procéder à aucune vérification.

Cependant, si les assureurs avoient déjà acquis quelque commencement de preuves de ces dol ou fraude, et avoient l'espoir raisonnable de compléter ces preuves, ils pourroient risquer de demander et obtenir la nullité du contrat, à l'égard de l'assuré, aux termes de l'article 357 (*voyez* page 512).

Mais ce ne sera toujours qu'après le plus mûr examen et l'appréciation la plus réfléchie de leurs premiers moyens acquis, et de la facilité ou des difficultés à se procurer ces autres preuves nécessaires, que les assureurs pourront se déterminer à intenter et suivre une pareille action, sur laquelle en général le législateur n'a pas cru devoir s'expliquer d'une manière particulière et spéciale.

Plusieurs Contrats d'assurance existant sans fraude sur le même chargement, lequel subsistera seul ?

Le législateur a cru devoir prescrire à l'égard des

contrats à la grosse, une formalité essentielle, et qui puisse mettre les prêteurs à l'abri de toute supercherie ou dol de la part des emprunteurs.

La loi veut que tout prêteur à la grosse en France, soit tenu de faire enregistrer son contrat au greffe du tribunal de commerce dans les dix jours de sa date, à peine de perdre son privilége sur les effets affectés à son prêt;

Et si le contrat est fait à l'étranger, qu'il soit enregistré au secrétariat ou chancellerie du consul de France, ou au greffe du magistrat des lieux où il n'y aura pas de consul.

Au moyen de cette précaution, le législateur a mis à même les prêteurs à la grosse, auxquels on pourroit s'adresser pour multiplier de tels emprunts sur des mêmes effets, de vérifier s'il n'en auroit pas déjà été fait, et s'ils ne courent aucun risque de placer ainsi leur argent; mais il s'est bien gardé de rien prescrire de semblable quant aux assurances.

Voici, à ce qu'on croit, l'un des motifs importans qui l'ont porté à cette réserve en apparence extraordinaire.

Il est des temps où la divulgation d'aucune assurance ne peut porter aucune atteinte au crédit d'aucun négociant; il en est d'autres où elle pourroit faire à l'assuré le plus grand tort, donner de l'inquiétude à ceux avec lesquels il se trouveroit lié d'affaires de commerce, ou sur le point de se lier.

Que chacun fasse assurer ses expéditions en temps de guerre, personne n'y prendra garde; les hasards de la guerre ajoutent aux périls habituellement à craindre, et souvent doublent, et même triplent, les risques; se faire alors assurer, est prudent.

Mais dans tout autre temps, et surtout dans certaines circonstances, se faire assurer c'est annoncer de la gêne, et la gêne écarte le crédit. Sans crédit il n'y a point de commerce, ou du moins le commerce languit et finit par s'anéantir.

Toutes précautions, pour prévenir les assurances multipliées sur un même chargement, présentant plus de danger que d'utilité, il a fallu renoncer à en prescrire aucune.

Il a fallu se réduire à remédier à un mal qu'on ne pouvoit empêcher d'atteindre les assureurs.

En cas d'existence de plusieurs contrats d'assurance faits sans fraude sur un même chargement, si le premier contrat assure l'entière valeur des effets chargés, il subsistera seul.

Les assureurs qui auront signé les contrats subséquens, seront libérés ; ils ne recevront que demi pour cent de la somme assurée.

Si l'entière valeur des effets chargés n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquens, répondent de l'excédant en suivant l'ordre de la date des contrats.

S'il y a des effets chargés pour le montant des sommes assurées, en cas de perte d'une partie, elle sera payée par tous les assureurs de ces effets, au marc le franc de leur intérêt (1).

Tout étant ainsi réglé, à l'égard de tous les assureurs, il n'existera aucun débat entre eux ni avec l'assuré, pour savoir qui supportera la perte au cas qu'elle arrive.

L'assureur ou les assureurs qui seront seuls assujettis à courir cette perte, recevront seuls la prime convenue ; les autres seront libérés de leurs engagemens, et recevront le demi pour cent de la somme assurée, le voyage étant censé rompu pour eux (*voyez* page 499, art. 349).

S'il y a des effets chargés pour le montant des sommes assurées, en cas de perte d'une partie, elle sera payée par tous les assureurs de ces effets, au marc le franc de leur intérêt.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 359. S'il existe plusieurs contrats d'assurance faits sans fraude sur le même chargement, et que le premier contrat assure l'entière valeur des effets chargés, il subsistera seul.

Les assureurs qui ont signé les contrats subséquens, sont libérés ; ils ne reçoivent que demi pour cent de la somme assurée.

Si l'entière valeur des effets chargés n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquens, répondent de l'excédant, en suivant l'ordre de la date des contrats.

360. S'il y a des effets chargés pour le montant des sommes assurées, en cas de perte d'une partie, elle sera payée par tous les assureurs de ces effets, au marc le franc de leur intérêt.

Cette disposition ne s'applique qu'au cas où plusieurs assureurs auroient ensemble assuré un même chargement, chacun cependant en ne contribuant à l'assurance que pour des sommes inégales.

Assurances faites divisément pour des Marchandises qui doivent être chargées sur plusieurs Vaisseaux désignés avec énonciation de la Somme assurée sur chacun, de quoi est tenu chaque assureur, les Marchandises ayant été chargées sur un seul Vaisseau, ou sur un moindre nombre qu'il n'en a été désigné ?

Un chargement peut être parfois trop considérable pour être fait sur un seul navire ; il peut être de l'intérêt des chargeurs et des assureurs eux-mêmes que ce chargement soit fait sur plusieurs. C'est souvent le meilleur moyen de s'exposer à moins de pertes.

Les marchandises devant être divisées sur plusieurs navires, chaque assureur n'en ayant assuré que la portion qui en doit être chargée sur *tel* ou *tel* navire désigné exprès au contrat, n'est responsable que de la perte de celles qui auront été chargées sur le navire désigné par lui, comme devant porter la portion de marchandises qu'il a particulièrement assurées.

Si les marchandises ainsi assurées, sont chargées sur tout autre navire que celui désigné, l'assurance sera annullée ; et si elles viennent à se perdre, l'assureur n'en supportera pas la perte ; il recevra néanmoins le demi pour cent de la somme qu'il aura assurée (1).

Par la même raison la perte des mêmes marchandises chargées sur un navire non désigné pour les trans-

(1) *Code de Comm.*

Art. 361. Si l'assurance a lieu divisément pour des marchandises qui doivent être chargées sur plusieurs vaisseaux désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun, et si le chargement entier est mis sur un seul vaisseau, ou sur un moindre nombre qu'il n'en est désigné dans le contrat, l'assureur n'est tenu que de la somme qu'il a assurée sur le vaisseau ou sur les vaisseaux qui ont reçu le chargement, nonobstant la perte de tous les vaisseaux désignés ; et il recevra néanmoins demi pour cent des sommes dont les assurances se trouvent annullées.

porter, arrivant, l'assureur qui aura choisi ou adopté ce navire pour le transport de celles par lui assurées, ne supportera pas cette perte, et ne profitera d'aucune prime de leur assurance.

Toutes ces dispositions ne concernent que les assurances divisées non seulement quant aux sommes assurées, mais encore quant aux navires destinés à transporter chaque espèce de marchandise partiellement assurée.

Dans le cas d'assurance générale par plusieurs assureurs, ils en seront tous ensemble tenus, ou chacun d'eux au marc le franc de leur intérêt, ainsi que le prescrivent les articles 359 et 360 (*voyez* page 517).

Sur quelque navire que le chargement ait été fait, ils ne sont dégagés de leurs engagemens que dans les cas prévus par l'art. 351 (*voyez* page 505).

Navire étant chargé de marchandises assurées, et le capitaine ayant la liberté d'entrer dans différens ports, dans quels temps l'assureur court-il les risques?

Les chargeurs assurés, maîtres de disposer de leurs marchandises, peuvent donner l'ordre au capitaine du navire de les échanger en route contre d'autres.

Les propriétaires ou fréteurs peuvent, du consentement des affréteurs, également donner l'ordre au capitaine, étant parti à charge non complète, de prendre du chargement dans différens ports.

Lors de l'un ou l'autre de ces abords divers, l'assureur ne court les risques des effets assurés, que lorsqu'ils sont à bord, *s'il n'y a convention contraire* (1).

En général tout capitaine de navire doit prendre et suivre pour le transport des marchandises dont il s'est chargé, la route la plus pratiquée, celle reconnue pour la plus courte, et en même temps la plus sûre,

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 362. Si le capitaine a la liberté d'entrer dans différens ports pour compléter ou échanger son chargement, l'assureur ne court les risques des effets assurés que lorsqu'ils sont à bord, s'il n'y a convention contraire.

sur laquelle il y ait moins de dangers de mer à courir.

Il ne doit s'en détourner que pour de justes causes, ou suspendre sa course que pour remplir des commissions particulières, qui lui auroient été données par les chargeurs ou les propriétaires ou affréteurs.

On spécule sur le louage des navires, comme sur les loyers des fermes ou des maisons ; on les fréte, on loue en totalité pour les frêter, pour les sous-louer en totalité ou en partie à d'autres ; l'affréteur en totalité d'un navire, représente les propriétaires pour tout le temps de son affrétement, et en tient la place vis-à-vis de ceux auxquels il le sous-loue, qui le frètent de lui : c'est par cette raison qu'on a dit que les affréteurs pouvoient comme les propriétaires des navires, donner l'ordre au capitaine de prendre des chargemens en route.

Mais ni les propriétaires ni les affréteurs ne peuvent donner de pareils ordres que du consentement des fréteurs ; c'est ce que la loi indique bien précisément par ces mots, employés exprès dans l'article de la loi dont on s'occupe actuellement, si le capitaine *a la liberté*, etc.

Aux termes de l'art. 287 (*voy.* p. 397), si le navire est loué en totalité, et que l'affréteur ne lui donne pas toute sa charge, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affréteur.

Donc c'est par l'effet seul de ce consentement que le capitaine peut seulement avoir la liberté d'aborder dans certains ports, pour compléter son chargement, d'autant plus que le même article 287 (page 397), porte que l'affréteur n'ayant pas donné charge complète, profite du fret des marchandises qui complètent le chargement du navire qu'il a entièrement affrété.

Donc les affréteurs, sous-locataires, comme l'affréteur en totalité, ayant la disposition libre du navire, peuvent seuls aussi donner l'ordre d'échanger leur marchandise où bon leur semble, sans toutefois se nuire l'un à l'autre, et s'étant entendus ensemble s'ils sont plusieurs sous-affréteurs.

Les assureurs ne courent les risques des effets qu'ils ont assurés dans le cas où le capitaine a la liberté d'entrer en route dans différens ports, pour compléter ou

échanger son chargement, que lorsque les marchandises assurées sont à bord, c'est-à-dire, dans le navire, parce que l'assureur ne s'est chargé que des risques de mer, et non de ceux que les marchandises mises à terre dans la traversée, pourroient y courir, et encore parce que s'il en étoit autrement, il seroit au pouvoir du capitaine ou de l'assuré, accompagnant parfois ses marchandises, d'augmenter à volonté les risques de l'assureur, même sans en avoir positivement l'intention.

Le chargeur peut en cas d'arrêt du navire, porte l'art. 278 (*voyez* page 381), faire décharger ses marchandises, mais aussi ces marchandises peuvent courir à terre beaucoup de risques, que l'assureur n'a pas entendu prendre pour son compte, et que rien ne peut le forcer à supporter.

Lorsque la loi dit que l'assureur ne court les risques des effets assurés, que lorsqu'ils sont à bord, il ne faut pas entendre que les marchandises une fois mises hors du bord, hors du navire, ne doivent plus être aux risques de l'assureur.

Tant qu'elles sont à terre, le capitaine ayant la liberté d'entrer dans un port, et en ayant usé, les marchandises ne sont pas aux risques de l'assureur, mais étant rechargées pour continuer leur route, les risques dont répond l'assureur, recommencent à courir.

On pourroit faire la question que voici : l'assuré ayant donné ordre d'échanger des marchandises quelconques, dans un des ports de la route à suivre, l'assureur court-il le risque de ces nouvelles marchandises, supposé surtout que leur valeur n'augmente en rien celle sur laquelle a été basée la convention d'assurance ?

On croit que c'est principalement à ce changement, que se rapportent ces expressions limitatives de la loi, *s'il n'y a convention contraire.*

Si cette convention d'exception n'existe pas pour les marchandises échangées, il y a tout lieu de croire que l'assureur n'en prend pas les risques ; si cette convention existe, il les prend.

Assurance faite pour un temps limité, l'assureur étant libéré des risques, l'assuré peut-il faire réassurer les nouveaux risques?

En contrat d'assurance, ainsi que pour tous autres, c'est aux parties à faire telles conventions qu'il leur plaît, et selon leur intérêt, qu'elles seules ont le droit de calculer à leur manière.

Un commerçant, au lieu de faire assurer ses marchandises pour tout leur voyage, peut ne les faire assurer que pour une partie de ce voyage, jusqu'à *tel* ou *tel* port, ou *tel* ou *tel* endroit, se trouvant sur leur route; ou bien, ayant calculé le temps suffisant pour qu'elles arrivent à l'endroit où il croira n'avoir plus aucun danger à craindre, il peut les faire assurer pour ce temps.

Si l'assurance est faite jusqu'à *tel* ou *tel* endroit, ou pour *tel* ou *tel* temps, l'endroit désigné atteint, ou le temps convenu écoulé, l'assureur est libéré des risques; l'assuré peut alors se faire assurer à raison des nouveaux risques qui restent à courir, et pourroient encore lui donner de l'inquiétude (1).

Ces sortes d'assurances, limitées ou partielles, de voyage, ont surtout lieu en temps de guerre, ou relativement à certains espaces de mer plus dangereux à traverser les uns que les autres.

Par exemple, en temps de guerre, on sait que l'ennemi a porté ses forces ou disséminé des forces dans *tel* ou *tel* endroit : on se fait assurer jusqu'à ces endroits, ou seulement pour un temps suffisant à les dépasser.

Assuré qui envoie le Navire dans un lieu plus éloigné que celui désigné ou qui raccourcit le voyage, quand dans l'un ou l'autre cas les risques cessent-ils pour l'assureur?

L'assuré peut avoir intérêt de faire transporter ses

(1) *Code de Comm.*

Art. 363. Si l'assurance est faite pour un temps limité, l'assureur est libre après l'expiration du temps, et l'assuré peut faire assurer les nouveaux risques.

marchandises plus ou moins loin que leur destination désignée au contrat d'assurance, il en conservera toujours la faculté et le pouvoir.

S'il envoie le navire dans un lieu plus éloigné, l'assureur est déchargé des risques, et la prime lui est acquise; si l'assuré raccourcit le voyage, il en est de même (1).

L'assureur est déchargé des risques dans l'un ou l'autre cas, et la prime lui est acquise : parce que, dans l'un, lorsque l'assuré fait aller ses marchandises plus loin que leur destination indiquée, l'assureur a satisfait à toutes ses obligations; parce que, dans l'autre cas, lorsque l'assuré raccourcit le voyage, le but de l'assurance est rempli.

Assurance faite après la perte ou l'arrivée des objets assurés, quand est ou non valable ?

Il étoit à craindre que le chargeur ne fît assurer des marchandises après leur perte, ou que l'assureur n'offrît de les assurer ou les assurât après leur arrivée.

Une assurance faite dans l'une ou l'autre circonstance n'est qu'une supercherie dont l'assureur ou l'assuré est nécessairement la dupe.

Le législateur les a déclarées nulles l'une et l'autre.

S'il y a présomption qu'avant la signature du contrat d'assurance, l'assuré a pu être informé de la perte, l'assurance est nulle; elle est de même nulle s'il y a présomption que l'assureur avoit alors la certitude de l'arrivée.

La présomption existe, si en comptant trois quarts de myriamètre (une lieue et demie) par heure, sans préjudice des autres preuves, il est établi que de l'endroit de l'arrivée ou de la perte du vaisseau, ou du lieu où la première nouvelle en est arrivée, elle a pu être portée

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 364. L'assureur est déchargé des risques, et la prime lui est acquise, si l'assuré envoie le vaisseau en un lieu plus éloigné que celui qui est désigné par le contrat, quoique sur la même route.

L'assurance a son entier effet, si le voyage est raccourci. . . .

dans le lieu où le contrat d'assurance a été passé, et avant la signature du contrat.

Si cependant l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, la présomption ci-dessus n'est point admise.

Le contrat n'est annullé que sur la preuve que l'assuré savoit la perte, ou l'assureur l'arrivée du navire, avant la signature du contrat.

En cas de preuve contre l'assuré, celui-ci paye à l'assureur une double prime.

En cas de preuve contre l'assureur, celui-ci paye à l'assuré une somme double de la prime convenue.

Celui d'entre eux contre qui la preuve est faite, est poursuivi correctionnellement (1).

En déclarant nul tout contrat d'assurance après la perte ou l'arrivée des objets assurés, s'il y a seulement présomption qu'avant la signature du contrat, l'assuré a pu être informé de la perte, ou l'assureur de l'arrivée, en déclarant dans quel cas cette présomption existe, le législateur a usé de toute sa souveraineté : il n'existoit aucun autre moyen de parer à une super-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 365. Toute assurance faite après la perte ou l'arrivée des objets assurés est nulle, s'il y a présomption qu'avant la signature du contrat, l'assuré a pu être informé de la perte, ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés.

366: La présomption existe, si, en comptant trois quarts de myriamètre (une lieue et demie) par heure, sans préjudice des autres preuves, il est établi que de l'endroit de l'arrivée ou de la perte du vaisseau, ou du lieu où la première nouvelle en est arrivée, elle a pu être portée dans le lieu où le contrat d'assurance a été passé, avant la signature du contrat.

367. Si cependant l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, la présomption mentionnée dans les articles précédens n'est point admise.

Le contrat n'est annullé que sur la preuve que l'assuré savoit la perte, ou l'assureur l'arrivée du navire, avant la signature du contrat.

368 En cas de preuve contre l'accusé, celui-ci paye à l'assureur une double prime.

En cas de preuve contre l'assureur, celui-ci paye à l'assuré une somme double de la prime convenue.

Celui d'entre eux contre qui la preuve est faite, est poursuivi correctionnellement.

cherie, à tout moment possible, et à toutes les contestations rebutantes ou révoltantes pour la justice, enchaînée par une loi particulière, dont le fourbe n'auroit jamais manqué de se prévaloir pour la décrier, ou sa victime pour l'avilir, quel que soit le jugement qu'elle ait porté.

Dans le cas d'assurance faite sous bonne ou mauvaise nouvelle, cette présomption ne sera pas admise, parce que le contrat sera présumé encore basé sur le hasard résultant de l'ignorance de la perte ou de l'arrivée implicitement déclarée de part et d'autre.

Mais le contrat pourra être déclaré nul sur la preuve faite que l'une des parties a trompé l'autre; la double prime que devra payer à l'autre celui des deux qui sera convaincu d'avoir trompé, sont les seuls dommages-intérêts qu'il puisse prétendre.

La poursuite correctionnelle dont il est ici question, est une de celles qui se rapportent à l'exercice de l'action publique dont il est question dans les articles *deux* et *quatre* du Code d'Instruction criminelle, et qu'aucune renonciation à l'action civile ne doit suspendre ni empêcher.

« Toute autorité constituée, porte l'article 29 du même Code d'Instruction criminelle, et tout fonctionnaire ou officier public qui, dans l'exercice de ses fonctions, acquerra la connoissance d'un crime ou d'un délit, sera tenu d'en donner avis sur-le-champ au procureur impérial près le tribunal, dans le ressort duquel ce crime ou délit aura été commis, ou dans lequel le prévenu pourroit être trouvé, et de transmettre à ce magistrat tous les renseignemens, procès-verbaux et actes qui lui sont relatifs. »

Ainsi donc, tout tribunal de commerce qui aura jugé une contestation relative au contrat d'assurance, faite sur bonne ou mauvaise nouvelle, et qui aura condamné sur preuves l'une ou l'autre des parties à payer la prime double, devra, sur-le-champ, en donner connoissance au procureur impérial, et lui transmettre tous les renseignemens relatifs à cette cause, dont le jugement rendu fera nécessairement partie.

Les tribunaux de commerce connoissant, aux termes de l'article 682 du Code de Commerce (*voyez* de la compétence), de toutes assurances et autres contrats concernant le commerce de mer, la partie lésée par contrat d'assurance de l'espèce de celui dont il s'agit, pourra y traduire sa partie adverse, mais seulement quant à la prime double à laquelle elle aura droit.

Au cas prévu par les articles 365 et 366 (*voyez* page 524), le tribunal ne pourra jamais prononcer que la nullité du contrat d'assurance, parce que le Code Napoléon le veut ainsi, d'après les dispositions générales qui suivent :

Art. 1349. « Les présomptions sont des conséquences que la loi ou le magistrat tire d'un fait connu à un fait inconnu.

1350. » La présomption légale est celle qui est attachée par une loi spéciale à certains actes ou certains faits, tels sont,

» 1° Les actes que la loi déclare nuls, comme présumés faits en fraude de ses dispositions, d'après leur seule qualité. »

1352. « La présomption légale dispense de toute preuve celui au profit duquel elle existe.

» Nulle preuve n'est admise contre la présomption de la loi, lorsque sur le fondement de cette présomption elle annulle certains actes. »

Si elle le préfère, elle pourra la traduire ou par la voie de la plainte ou par citation, et de plein droit, au tribunal correctionnel pour la faire condamner en même temps, sur les conclusions du ministère public, à la peine de son délit, et sur les sommes au paiement de la double prime, seuls dommages-intérêts fixés exprès par la loi, auxquels la partie convaincue du délit pourra être civilement condamnée.

C'est ce qui résulte des dispositions particulières du Code d'instruction criminelle, que voici :

Art. 3. « L'action civile peut être poursuivie, en même temps et devant les mêmes juges que l'action publique.

» Elle peut aussi l'être séparément. Dans ce cas l'exer-

cice en est suspendu, tant qu'il n'a pas été prononcé définitivement sur l'action publique, intentée avant ou pendant la poursuite de l'action civile.

Art. 64. » Plaignans, en matière de police correctionnelle, pourront s'adresser à tous officiers de police judiciaire, selon leurs attributions. Ils pourront aussi s'adresser directement aux tribunaux correctionnels dans la forme prescrite.

Art. 182. » Le tribunal (de première instance) (1) sera saisi en matière correctionnelle de la connoissance des délits de sa compétence, soit par le renvoi qui lui en sera fait régulièrement, soit par la citation donnée directement au prévenu. »

Du Délaissement.

Le délaissement est l'exercice d'un droit établi particulièrement par la loi, en faveur de l'assuré contre l'assureur.

L'assuré exerce ce droit en signifiant à l'assureur, par acte exprès, dans les cas auxquels ce délaissement est autorisé, qu'il abandonne les effets assurés à l'assureur, et préfère par conséquent de toucher la somme assurée en remplacement de ces mêmes effets.

Au moyen du délaissement l'assureur devient propriétaire des effets assurés, et en peut disposer, en cette qualité, comme bon lui semble.

Délaissement d'effets assurés quand peut être fait à l'assureur ?

Le délaissement n'est pas arbitraire; il ne peut être fait par l'assuré que dans des circonstances déterminées exprès par la loi.

Il ne peut jamais être forcé de la part de l'assureur

(1) Le jugement de tous délits correctionnels est spécialement attribué à ces tribunaux, qui prononcent au nombre de trois juges, et en audience particulière pour ces sortes de causes.

contre l'assuré ; il dépend de la volonté seule et libre de l'assuré, dans tous les cas où il lui est permis.

Le délaissement ne peut être fait par l'assuré qu'en cas de prise, de naufrage, d'échouement *avec bris*, d'innavigabilité par fortune de mer, d'arrêt d'une puissance étrangère, de perte ou détérioration des effets assurés, mais seulement si la perte ou détérioration va au moins à trois quarts.

Il peut être fait, en cas d'arrêt du gouvernement, après le voyage commencé.

Il ne peut être fait avant le voyage commencé. Tous autres dommages sont réputés avaries, et se règlent entre les assureurs et les assurés, à raison de leur intérêt (1). (*Voyez* cependant l'article 409, chapitre des avaries, *la clause* FRANC D'AVARIES, etc.)

Le délaissement est permis en cas de prise et de naufrage, parce qu'il est libre à l'assureur de prendre ou non sur lui l'embarras du rachat, en cas de prise, ou du sauvetage des effets naufragés, ou d'en supporter les pertes subséquentes accidentelles, quand même elles ne seroient que partielles.

Les effets assurés devenant la propriété de l'assureur, c'est à lui seul alors à s'occuper de leur recouvrement ou de leur sauvetage et conservation, ainsi qu'il lui sera possible, ou qu'il l'entendra.

Sous le mot de *prise* sont compris toutes prises faites par l'ennemi ou les pirates.

Si la prise ou naufrage a eu lieu par faute du capi-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 369. Le délaissement des objets assurés peut être fait,
En cas de prise,
De naufrage,
D'échouement avec bris,
D'innavigabilité par fortune de mer;
En cas d'arrêt d'une puissance étrangère,
En cas de perte ou détérioration des effets assurés, si la détérioration ou la perte va au moins à trois quarts.

Il peut être fait en cas d'arrêt de la part du gouvernement, après le voyage commencé.

370. Il ne peut être fait avant le voyage commencé.

371. Tous autres dommages sont réputés avaries, et se règlent entre les assureurs et les assurés, à raison de leurs intérêts.

taine ou de l'équipage, l'assureur, tenant la place de l'assuré, aura son recours, ainsi que de droit, et aux termes de la loi.

En cas d'échouement, le délaissement ne peut être fait que s'il y a bris du navire, parce qu'alors seulement il peut y avoir perte ou détérioration considérable.

Ainsi qu'on l'a vu plus haut, il est des cas où ceux qui gouvernent un navire, se font échouer exprès pour le sauver lui-même. Ces échouemens ne consistent qu'à éloigner le vaisseau de la pleine mer pour le mettre à l'abri de tout danger auquel il pourroit y être exposé, soit par tempête, soit de la part de l'ennemi ou des pirates. Ces sortes d'échouemens ne s'opèrent le plus souvent qu'en prenant les plus grandes précautions possibles pour qu'il n'arrive aucun dommage, ni au navire ni à son chargement. Un navire n'est ainsi échoué exprès que pour être remis à flot après le danger passé. Il ne seroit donc pas juste que l'assuré pût délaisser ses marchandises qui n'auroient éprouvé aucun dommage notable, et, pour simple cause de retard nécessaire de marche vers le lieu de leur destination.

Les effets assurés peuvent être délaissés à l'assureur, en cas d'arrêt du navire de la part d'une puissance étrangère, parce qu'alors cet arrêt peut porter un très-grand préjudice à l'assuré.

Cet arrêt effectué, personne ne peut prévoir combien il durera. Pendant le long temps, peut-être, qu'il aura lieu, les marchandises éprouveront des avaries plus ou moins considérables; l'occasion de s'en défaire aussi avantageusement que l'assuré avoit pu l'espérer, passera. Il doit donc lui être parfaitement libre, selon qu'il le croira convenable à son intérêt, de préférer de se faire rembourser la somme assurée. Cependant *voyez* les art. 387 et 388 ci-ensuite.

En cas de perte ou détérioration des effets assurés, le délaissement ne peut être fait que lorsque la détérioration ou la perte va au moins aux trois quarts, parce que la loi le veut ainsi, et que d'ailleurs l'assuré ne peut en souffrir, puisqu'elle déclare, et aussitôt que les détériorations ou pertes seront considérées comme avaries,

mises aux risques des assureurs par l'article 350 (*voyez* page 501).

Délaissement peut être fait, en cas d'arrêt de la part du gouvernement, après le voyage commencé, par les mêmes motifs que ceux ci-dessus rapportés, et qui s'appliquent à l'arrêt de la part de toute autre puissance.

Il ne peut être fait avant le voyage commencé, parce qu'alors, l'assureur ni l'assuré n'ayant couru aucun des risques qui sont l'objet des conventions constitutives du contrat d'assurance, si le délaissement étoit permis, il ne pourroit être considéré que comme une vente forcée, faite à l'assureur, contraire à tous principes de justice, et surtout attentatoire à ceux concernant la propriété et la libre disposition de tous les biens qu'on possède.

Le délaissement ne peut surtout avoir lieu, parce qu'il a été pourvu, au cas de rupture de voyage, à l'intérêt et aux droits de l'assureur et de l'assuré, par un article particulier qui est le 349. (*Voyez* page 499.)

Délaissement d'effets assurés ne peut être conditionnel ni partiel.

Le contrat d'assurance n'ayant aucun autre objet principal, seul autorisé par la loi, que d'éviter aux commerçans la perte de leurs effets, ne peut, sous quelque prétexte, ou à l'aide d'aucune manœuvre ou supercherie, avoir aucune autre destination, ni servir à masquer des conventions ou obligations également prescrites par la loi et les bonnes mœurs.

C'est pour empêcher l'un ou l'autre que le délaissement des objets assurés ne peut être ni partiel ni conditionnel; c'est pour cela aussi qu'il ne s'étend qu'aux effets qui sont l'objet de l'assurance et du risque (1).

L'assurance et les risques sont inséparables; tout objet

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 372. Le délaissement des objets assurés ne peut être partiel ni conditionnel.

Il ne s'étend qu'aux effets qui sont l'objet de l'assurance et du risque.

assuré, pour pouvoir être délaissé, doit avoir été exposé à des risques.

C'est parce que les objets assurés n'auront encore couru aucunes risques, que le délaissement ne peut être fait avant le voyage commencé (*voyez* page 530).

Le délaissement ne peut être partiel, parce que l'assureur est assujetti, en cas de dommages partiels, à en indemniser l'assuré aux termes de l'art. 350 (*voyez* page 501).

Il ne peut être conditionnel, c'est-à-dire, être sujet à aucune autre condition ni être fait dans aucun autre cas que ceux déterminés par la loi.

S'il pouvoit être permis de faire le délaissement conditionnel des effets assurés, il seroit à craindre que cette permission ne servît à masquer, sous le nom de contrat d'assurance, des obligations et conventions usuraires et illégitimes.

Dans quels délais, comment et dans quelle forme doit être fait tout délaissement?

L'expérience a fait connoître qu'il étoit indispensable, pour assurer la tranquillité des familles, ou, dans certains, cas celle des particuliers, de fixer un terme convenable dans lequel l'exercice de nos droits pourroit avoir lieu, et hors duquel elle ne seroit plus possible.

On a distingué la fin de ce terme par le mot général de *prescription*.

Dans le sens qui y est adapté, il constitue un moyen légal de se libérer d'une obligation, par cela seul que son acquit en seroit exigé au-delà du terme prescrit par la loi pour pouvoir le forcer.

Tout contrat d'assurance liant les mains de l'assureur, quant aux fonds nécessaires à couvrir la perte possible des effets assurés, il étoit juste de ne pas prolonger sa gêne au-delà du temps nécessaire à l'assuré, pour faire valoir ses droits ouverts relativement à cette perte.

Cette précaution se relie à toutes celles prises à cet égard par le législateur, quant à toute espèce de droits ou actions civiles et ordinaires de la vie.

Les prescriptions civiles ne pouvant s'appliquer, ou étant trop disproportionnées à l'activité du commerce, il a fallu en constituer et pour lui seul de particulières.

C'est pour cette raison que la prescription des billets à ordre, des lettres de change et d'autres effets négociables de commerce, a été fixée à cinq ans.

Si le législateur n'en avoit posé une autre plus courte pour la dénonciation de la perte à l'assureur, il eût fallu s'y conformer; mais elle a paru beaucoup trop longue, même pour les dénonciations de pertes arrivées dans le plus grand éloignement.

Tout délaissement de marchandises assurées doit être fait, aux cas où il est permis, dans le terme de six mois, à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte arrivée aux ports ou côtes de l'Europe, ou sur celles d'Asie ou d'Afrique, dans la Méditerranée; ou bien, en cas de prise, de la réception de celle de la conduite du navire dans l'un des ports ou lieux situés aux côtes ci-dessus.

Dans le délai d'un an, après la réception de la nouvelle ou de la perte arrivée, ou de la prise conduite aux colonies des Indes occidentales, aux îles Açores, Canaries, Madère, et autres îles et côtes occidentales d'Afrique et orientales d'Amérique.

Dans les délais de deux ans, après la nouvelle des pertes arrivées ou des prises conduites dans toutes les autres parties du monde.

Ces délais passés, les assurés ne seront plus *recevables* à faire le délaissement (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 373. Le délaissement doit être fait aux assureurs dans le terme de six mois, à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte arrivée aux ports ou côtes de l'Europe, ou sur celles d'Asie et d'Afrique, dans la Méditerranée, ou bien, en cas de prise, de la réception de celle de la conduite du navire dans l'un des ports ou lieux situés aux côtes ci-dessus mentionnées.

Dans le délai d'un an, après la réception de la nouvelle ou de la perte arrivée, ou de la prise conduite aux colonies des Indes occidentales, aux îles Açores, Canaries, Madère et autres îles et côtes occidentales d'Afrique et orientales d'Amérique.

Dans le délai de deux ans après la nouvelle des pertes arrivées, ou des prises conduites dans toutes les autres parties du monde.

Et ces délais passés, les assurés ne seront plus recevables à faire le délaissement.

Ainsi, passé ces délais relatifs, l'action en délaissement sera prescrite. L'assureur, faute de notification, sera libéré de ses obligations ; la perte sera pour le compte seul de l'assuré.

Cette assertion est confirmé part l'art. 431 (*voyez* chapitre *des Prescriptions.*

Quoique l'article 369 (*voyez* page 528) mette au nombre des causes pour lesquelles il a autorisé l'assuré à faire délaissement à l'assureur, et l'innavigabilité du navire et l'arrêt fait par le gouvernement ou par toute autre puissance étrangère, il n'en est pas ici question comme de perte ou de prise, parce que dans l'un ou l'autre cas le délaissement n'est que facultatif, et encore pas toujours à l'égard de l'assuré quant à l'innavigabilité du navire chargé des marchandises assurées.

Il peut arriver qu'il soit impossible de radouber un navire, à cause de sa vétusté et de son dépérissement total et absolu ; mais aux termes de l'art. 296 (*voyez* page 407), le capitaine étant autorisé à en louer un autre pour continuer sa route, s'il y parvient, l'innavigabilité n'a plus lieu pour le chargement.

Dès-lors la cause du délaissement à cause d'innavigablité cesse.

Elle n'a lieu que si le capitaine ne peut louer un autre navire. Si le capitaine loue un autre navire, il n'y a que retard accidentel de marche qui équivaut à celui occasionné par le radoub, et qui même peut être beaucoup plus court (*voyez*, au surplus, l'article 389 ci-après).

Ce changement de navire, pour la continuation du transport des marchandises assurées, ne fait aucun tort à l'assuré, puisqu'aux termes de l'article 350 l'assureur reste chargé des mêmes risques que si les marchandises n'eussent pas été changées de navire (*voyez* page 501).

Puisque la loi a permis le délaissement en cas d'innavigabilité, c'est-à-dire, lorsque le navire a été déclaré ne pouvoir plus tenir la mer, quelque radoub ou autre réparation qu'on lui fasse ou qu'on veuille lui faire, ce qu'on appelle être condamné, être jugé par experts exprès constitués, incapable d'aucun service en pleine

mer ; puisqu'elle l'a aussi permis en cas d'arrêt le voyage étant commencé, on doit croire que toutes les fois que l'assuré se déterminera à faire ce délaissement, il devra aussi le faire relativement aux lieux où l'innavigabilité du chargement aura été constatée, ou l'arrêt effectué, et dans chacun des délais prescrits pour chacun de ces lieux.

Une formalité indispensable doit être observée : avant tout délaissement par l'assuré à l'égard de l'assureur, lorsqu'il a reçu lui-même la nouvelle ou avis de la perte, l'assuré est tenu de signifier à l'assureur l'avis qu'il a reçu.

La signification doit être faite dans les trois jours de la réception de l'avis (1).

La nouvelle de la prise ou de la perte d'un navire, parvient le plus communément et avant toute autre au ministère de la marine.

Il en est de même de l'arrêt d'un navire en voyage, de la part d'une puissance.

Ces nouvelles sont transmises aux diverses bourses de commerce, et rendues publiques par les journaux.

A l'égard de l'innavigabilité d'un navire survenue dans le cours d'un voyage, et de l'impossibilité où se seroit trouvé en même temps le capitaine de louer un autre navire pour la continuation de son voyage, il est possible qu'elle ne parvienne qu'au propriétaire du navire, qui doit en donner connoissance à tous les intéressés, ou à l'assuré lui-même.

Dans tous ces cas l'assuré doit signifier cette perte à l'assureur, par le ministère d'un huissier. Cette signification doit énoncer par quel moyen l'avis de la perte de l'innavigabilité, ou de l'arrêt, est parvenu, qui l'a donné, et établir conséquemment sa certitude.

Cette signification doit être faite dans les trois jours de la réception de l'avis.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 374. Dans le cas où le délaissement peut être fait, et dans le cas de tous autres accidens aux risques des assureurs, l'assuré est tenu de signifier à l'assureur les avis qu'il a reçus.

La signification doit être faite dans les trois jours de la réception de l'avis.

Ce délai n'est pas prescrit à peine de nullité, parce qu'il ne sera guère possible de contredire l'assuré, sur l'époque à laquelle il rapportera la réception de cet avis, quant à lui; cependant il doit être observé, parce que ce ne sera que de l'époque du jour où l'avis sera censé parvenu à l'assuré, et qui se trouvera constaté par cet acte, que le délai plus ou moins long, dans lequel le délaissement pourra être utilement fait, courra toujours, pour ou contre l'assuré et l'assureur, et pourra par conséquent plus ou moins éloigner le paiement de la somme assurée.

Outre le cas de perte ou prise d'innavigabilité ou d'arrêt, le législateur a encore permis le délaissement en faveur de l'assuré dans des circonstances particulières, qu'il a aussi exprès déterminées.

Après un an expiré, à compter du jour du départ du navire, ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues pour les voyages ordinaires.

Après deux ans pour les voyages de long cours, l'assuré déclarant n'avoir reçu aucune nouvelle de son navire, il peut faire le délaissement à l'assureur, et demander le paiement de l'assurance, sans qu'il soit besoin d'attestation de la perte.

Après l'expiration de l'an ou de deux ans, l'assuré a pour agir les délais établis par l'article 373 (*voyez* page 532) (1).

En cas d'assurance à temps limité, si l'assuré n'a pendant les mêmes délais ci-dessus établis, pour les voyages ordinaires et ceux de long cours, reçu de même aucune nouvelle de son navire, sa perte est présumée arrivée dans le temps de l'assurance.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 375. Si, après un an expiré, à compter du jour du départ du navire, ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues, pour les voyages ordinaires,

Après deux ans pour les voyages de long cours,

L'assuré déclare n'avoir reçu aucune nouvelle de son navire, il peut faire le délaissement à l'assureur, et demander le paiement de l'assurance, sans qu'il soit besoin d'attestation de la perte.

Après l'expiration de l'an ou des deux ans, l'assuré a, pour agir, les délais établis par l'art. 373.

Les voyages de long cours, sont ceux qui se font aux Indes orientales et occidentales, à la mer Pacifique, au Canada, Terre-Neuve, au Grœnland, et autres côtes des îles de l'Amérique méridionale et septentrionale, aux Açores, aux Canaries, à Madère, et dans toutes les côtes et pays situés sur l'Océan au-delà des détroits de Gibraltar et du Sund (1).

Lorsque la loi dit *au-delà des détroits de Gibraltar et du Sund*, il faut entendre que c'est seulement en dépassant ces détroits, et en navigant toujours sur l'Océan, pour gagner les pays désignés, et non pas en entrant dans ces détroits pour naviguer sur la Méditerranée ou Baltique, et autres qui y correspondent, qui ne sont que des portions de l'Océan, qui ne sont que, à l'égard de la surface entière de toutes les mers, que de grands golfes, ainsi que tous autres enfoncemens partiels de toutes les espèces de mer sont, quant à chacune d'elles, des golfes plus ou moins grands.

Ainsi, tous les voyages faits sur l'Océan en-deçà des détroits de Gibraltar et du Sund, sur l'Océan même et sur les mers Méditerranée et Baltique, ou autres mers correspondantes à ces deux dernières, ne font pas des voyages de long cours.

Faute de nouvelles de navires destinés à ces voyages pendant un an depuis leur départ, les assurés peuvent faire délaissement.

A l'égard de tous autres voyages au-delà de ces détroits sur l'Océan, le délaissement ne pourra être fait qu'après deux ans, faute de réception de nouvelles.

L'assurance ayant eu lieu pour un temps limité, et l'as-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 376. Dans le cas d'une assurance pour temps limité, après l'expiration des délais établis, comme ci-dessus, pour les voyages ordinaires et pour ceux de long cours, la perte du navire est présumée arrivée dans le temps de l'assurance.

Art. 377. Sont réputés voyages de long cours, ceux qui se font aux Indes orientales et occidentales, à la mer Pacifique, au Canada, à Terre-Neuve, au Groenland, et aux autres côtes et îles de l'Amérique méridionale et septentrionale, aux Açores, Canaries, à Madère, et dans toutes les côtes et pays situés sur l'Océan, au-delà des détroits de Gibraltar et du Sund.

suré n'ayant reçu aucune nouvelle, pourra faire le délaissement dans les mêmes délais, selon que le navire aura été destiné à un voyage de long cours ou non.

Le délaissement n'est pas permis, faute d'avoir reçu des nouvelles du navire chargé dans le temps limité de l'assurance, parce que, faute de preuve de perte, ou autre accident arrivé dans ce temps, rien ne pourra obliger l'assureur de la payer. Mais la nouvelle manquant dans le délai déterminé par la loi, il y aura présomption qu'elle est arrivée dans ce temps, sauf la preuve contraire, si elle est possible à l'assureur (*voyez* l'article 384 ci-après).

En cas de perte totale, et le temps de la perte ne pouvant être prouvé ni par l'assureur ni par l'assuré, elle sera présumée arrivée dans le temps des risques de l'assureur.

Le législateur paroît n'avoir eu aucune autre intention, par la manière large et non distinctive dont il a rédigé la disposition contenue en l'article 376 (*voyez* page 536).

Les termes employés dans l'article 375, sont remarquables. Si l'assuré déclare n'avoir reçu aucune nouvelle de son navire dans les délais déterminés, *il peut* faire le délaissement, et *il peut* demander le paiement de l'assurance.

Ces mots *il peut* n'établissent, quant à la demande de paiement de l'assurance, qu'une faculté dont l'issue ne dépendra pas toujours du caprice ou de l'intérêt particulier et unique de l'assuré.

Quand la loi dit que l'assuré pourra demander le paiement de l'assurance, elle entend surtout qu'il pourra faire cette demande en justice; mais, parce qu'on demande, il ne s'en suit pas que les juges doivent toujours accéder à cette demande, c'est-à-dire condamner celui contre lequel elle est forcée à y satisfaire.

Pour qu'un tribunal adjuge une demande, elle doit être justifiée, soit par des preuves positives, soit par des motifs légaux.

L'assureur ne prouvant pas positivement que le chargement qu'il a assuré, est parvenu sain et sauf au lieu de sa destination, la preuve légale de la perte sera censée

faite par l'assuré, puisque la loi l'a ainsi voulu, et l'assureur sera condamné à payer.

Mais si l'assureur prouve positivement l'arrivée du chargement dont l'assuré n'auroit aucune nouvelle, ce ne sera pas, on le croit du moins, le cas de forcer l'assureur à accepter le délaissement, et à payer l'assurance.

On peut objecter, contre cette opinion, que, la loi n'ayant pas distingué, ce ne sera ni aux juges ni à l'assureur à faire cette distinction; on pourra même étayer cette opinion contraire sur ce que l'assureur, payant l'assurance, n'y perdra rien, puisqu'au moyen du délaissement, il deviendra propriétaire des effets assurés, et se trouvera ainsi remboursé de la somme qu'il aura payée.

Cependant, en considérant que l'unique objet de l'assurance est de garantir la perte en mer, on ne tiendra peut-être plus autant à cette dernière opinion.

On y tiendra d'autant moins que, si l'assureur pouvoit être condamné à payer la somme assurée, quoiqu'il prouve positivement l'arrivée du chargement à destination et sans la plus légère avarie, il seroit possible que le jugement qui l'y condamneroit, se trouvât contraire aux principes de la loi elle-même, concernant les assurances.

L'assureur ainsi condamné à payer la somme assurée, au lieu de la recouvrer par la vente des marchandises dont il seroit devenu propriétaire contre son gré et contre ses conventions légales, pourroit perdre.

L'assuré auroit pu se tromper dans sa spéculation; les marchandises par lui chargées, au lieu de gagner à la vente proportionnément à leur achat et frais de transport, pourroient perdre au lieu même de leur destination.

Alors l'assureur essuyeroit un risque auquel il ne se seroit pas soumis, éprouveroit une perte dont il ne seroit pas la cause; il porteroit la faute personnelle de l'assuré.

Il seroit opprimé par la justice, au mépris de la loi.

A défaut de nouvelles, aux cas déterminés par l'article 374 (voyez page 534), l'assuré peut-il faire le délaissement, et demander en même temps le paiement de la somme assurée ?

Cet article n'étant relatif qu'aux pertes, prise, innavigabilité, ou arrêt par puissance, le voyage étant commencé, légalement constaté, et contre lesquels ils ne pourra être fait aucune preuve contraire, la loi veut que l'assuré puisse, par l'acte même de signification de perte ou d'équivalent à perte, telles qu'innavigabilité ou arrêt du navire, faire le délaissement, et sommer l'assureur de payer la somme assurée dans le délai fixé par le contrat, si ce délai a été fixé, ou dans celui fixé par la loi elle-même, en cas d'oubli des parties à cet égard, ou que cet assuré puisse se réserver de faire le délaissement dans les délais fixés par la loi. (*Voyez* l'article 373, page 532 (1). *Voyez* aussi, ci-après, l'article 382.)

La perte étant certaine, ou l'équivalent suffisamment constaté, il est juste que l'assuré, qui peut avoir besoin de ses fonds, puisse faire à son gré le délaissement, et reclamer en même temps, et aussitôt, le paiement de la somme assurée.

La loi lui laisse la faculté de différer l'un et l'autre, pour ne pas empêcher les commerçans d'avoir entr'eux certains égards de circonstances dont ils peuvent avoir besoin.

Cette faculté d'ailleurs est surtout relative au délais-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 378. L'assuré peut, par la signification mentionnée en l'article 374, ou faire le délaissement avec sommation à l'assureur de payer la somme assurée dans le délai fixé par le contrat, ou se réserver de faire le délaissement dans les délais fixés par la loi.

Art. 379. L'assuré est tenu, en faisant le délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire, même celles qu'il a ordonnées, et l'argent qu'il a pris à la grosse, soit sur le navire, soit sur les marchandises, faute de quoi, le délai du paiement, qui doit commencer à courir du jour du délaissement, sera suspendu jusqu'au jour où il fera notifier ladite déclaration, sans qu'il en résulte aucune prorogation du délai établi pour former l'action en délaissement.

sement, pour innavigabilité et pour arrêt, qui peut n'être pas toujours déterminant à faire actuellement, à l'instant de la réception de leurs avis, le délaissement.

Assuré faisant délaissement, de quoi tenu ?

L'assuré faisant délaissement, peut avoir fait assurer, par plusieurs assureurs, le même chargement. Par l'article 359, c'est celui de ces différens assureurs dont le contrat assure la totalité des marchandises, qui est le seul assureur; les autres sont libérés, et ne reçoivent que demi pour cent de la somme par eux assurée (*voy.* page 517). L'assuré peut avoir emprunté de l'argent à la grosse.

Dans l'un ou l'autre cas, l'assuré est tenu, en faisant le délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire, et l'argent qu'il a pris à la grosse, faute de quoi le délai du paiement, qui doit commencer à courir du jour du délaissement, sera suspendu jusqu'au jour où il fera notifier ladite déclaration, sans qu'il en résulte aucune prorogation du délai établi pour former l'action en délaissement. (*Voyez* cependant l'article 383 ci-après.)

En cas de déclaration frauduleuse, l'assuré est privé des effets de l'assurance, et il est obligé de payer les sommes empruntées à la grosse, nonobstant la perte ou la prise du navire (1).

L'assuré est tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a fait ou fait faire, parce qu'au cas qu'il y en ait plusieurs sur le même chargement, il ne dépend pas de lui de faire supporter la perte à courir par celui des assureurs qu'il lui plaira, puisque la loi a décidé par qui des assureurs cette perte seroit supportée; parce que, dans ce cas encore, il est débiteur envers les assureurs, dont l'assurance est nulle, du demi pour cent de la somme assurée par chacun d'eux, et qu'il peut arriver que ces assureurs libérés n'aient aucune autre ressource

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 380. En cas de déclaration frauduleuse, l'assuré est privé des effets de l'assurance; il est tenu de payer les sommes empruntées, nonobstant la perte ou la prise du navire.

pour se faire payer ce demi pour cent, que la somme assurée elle-même.

L'assuré doit également déclarer s'il a emprunté à la grosse, dans le cas surtout où le délaissement auroit lieu à cause de naufrage, parce qu'en exécution de l'article 331 (*voyez* page 458), s'il y a contrat à la grosse et assurance sur le même navire ou chargement, le produit des effets sauvés du naufrage est partagé entre le prêteur à la grosse *pour son capital seulement*, et l'assureur, pour les sommes assurées au marc le franc de leur intérêt.

La loi ayant réglé pour ce cas les droits de l'assureur et de l'assuré, il ne dépend pas de ce dernier de faire plutôt le profit de l'un que de l'autre, ce qui d'ailleurs engendreroit nécessairement un procès entre l'assureur et le prêteur à la grosse, que le législateur a voulu leur éviter.

Ainsi toutes les fois que l'assuré fera délaissement, il devra déclarer par l'acte signifié exprès, et contenant ce délaissement, ou qu'il n'a rien emprunté à la grosse sur le chargement assuré, ou que l'assureur auquel ce délaissement sera signifié, est le seul qui l'ait assuré.

De même, s'il a emprunté à la grosse, ou fait associer le même chargement par divers assureurs, il devra déclarer l'un et l'autre fait.

Faute de ces déclarations, selon qu'elles devront ou non être faites, le délai de paiement de la somme assurée ne commencera à courir que du jour où elles auront été faites.

Le législateur ayant formellement prescrit à l'assuré de faire la déclaration des sommes par lui empruntées à la grosse, et des diverses assurances qu'il en auroit fait faire, a implicitement aussi prescrit que lorsque l'un ni l'autre n'existeroit, il devoit en faire la déclaration précise.

Autrement, n'y ayant pour l'acquéreur aucune sûreté de payer la perte, sans crainte de se voir ensuite inquiété, soit par un prêteur à la grosse, à raison du produit des effets sauvés du naufrage, cet assureur sera toujours en droit d'exiger l'une ou l'autre déclaration.

Il sera toujours en droit d'exiger la déclaration précise qu'il a assuré seul, parce que plusieurs assurances étant possibles, il n'y a que cette déclaration qui puisse le mettre à même de juger si c'est à lui ou non à supporter la perte, et sur quel pied il peut exiger sa prime.

Dès-lors on se croit fondé à observer que faute de l'une ou de l'autre de ces déclarations, qu'il n'existe aucun autre assureur sur le chargement assuré ou délaissé, et qu'il n'a été emprunté aucun argent à la grosse sur ce même chargement, ou qu'il existe plusieurs assureurs, et qu'il a été ou non emprunté à la grosse, le délai de paiement de la somme assurée ne court que du jour où l'une ou l'autre de ces déclarations nécessaires aura été faite, et sans qu'il en résulte aucune prolongation de délai pour former l'action en délaissement.

Peut-être objectera-t-on que la loi n'exigeant pas que l'assuré fasse la déclaration qu'il n'existe aucune autre assurance, ou qu'il n'a pas été emprunté à la grosse, il n'y est pas assujetti.

On s'étayera de ce que l'assuré n'ayant pas fait cette déclaration, il y aura présomption que ni l'un ni l'autre fait d'assurance multiplié ou d'emprunt n'existe pas.

On croit pouvoir répliquer qu'aucune présomption ne pouvant mettre l'assureur à l'abri d'un procès, ou avec un prêteur à la grosse, en cas de partage du produit des effets sauvés, ou avec d'autres assureurs pour leur demi pour cent, et le législateur étant dans l'intention que ces procès n'existent pas, et encore que les assureurs d'un même chargement libérés soient assurés du paiement du demi pour cent, il faut que la déclaration qu'il n'existe qu'une assurance, et point d'emprunt, soit faite, si ces faits sont vrais.

Ne pas déclarer qu'il n'existe point d'assurance autre que celle de l'assureur, ou qu'on n'a fait aucun emprunt à la grosse, est une réticence dangereuse pour l'assureur auquel le délaissement est fait. La loi n'a pu ni n'a dû l'autoriser, et ne l'a pas autorisée.

Toute réticence, toute fausse déclaration, rend nul tout contrat d'assurance, d'après l'article 348 (*voyez*

page 470), parce qu'elle est dangereuse; en raisonnant par analogie, et par analogie absolue, l'acte de délaissement ne doit en contenir aucune non plus, parce qu'elle est aussi dangereuse pour l'assureur que dans le contrat d'assurance.

En cas de déclaration frauduleuse, l'assuré est privé des effets de l'assurance; c'est-à-dire, qu'ainsi, que lorsqu'il y a eu contrat d'assurance ou réassurance pour une somme excédant la valeur des effets chargés, le contrat est nul à l'égard de l'assuré seulement, s'il y a fraude ou dol de sa part. Dans le cas de déclaration frauduleuse, en acte de délaissement, l'assuré est tenu de payer la prime à l'assureur qui auroit dû courir la perte, sans que celui-ci soit obligé de payer cette perte. Il est de même tenu de payer les demi pour cent des sommes assurées, et dont les assureurs se trouvent libérés, et aussi les sommes empruntées à la grosse.

En cas de naufrage ou échouement avec bris, que doit faire l'assuré sans préjudice du délaissement?

En cas de perte par naufrage ou échouement avec bris, l'assuré peut faire le délaissement du tout; mais s'il accompagne les marchandises assurées, il doit, comme représentant alors celui qui en supportera la perte, faire tout son possible pour la diminuer.

Il doit en temps et lieu faire travailler au recouvrement des effets naufragés.

Sur son affirmation, les frais du recouvrement lui sont alloués jusqu'à concurrence de la valeur des effets recouvrés (1).

Cette obligation de réciprocité naturelle, et de première impulsion pour l'intérêt d'autrui, s'étend à tous

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 381. En cas de naufrage ou d'échouement avec bris, l'assuré doit, sans préjudice du délaissement à faire en temps et lieu, travailler au recouvrement des effets naufragés.

Sur son affirmation, les frais de recouvrement lui sont alloués jusqu'à concurrence de la valeur des effets recouvrés.

ceux qui représentent l'assuré; elle s'étend surtout au capitaine de navire qui représente tous les chargeurs et tous les intéressés au chargement.

La loi est précise, *c'est en temps et lieu* que l'assuré, ou tout autre le représentant, doit faire travailler au recouvrement des effets naufragés; c'est à l'instant même du naufrage que l'assuré ou ses représentans doivent faire leur possible pour recouvrer à l'instant les effets naufragés. Tant que l'espoir leur reste de les recouvrer, ils ne doivent pas les abondonner. Partout où le hasard leur en présentera l'occasion, ils doivent la saisir, si les effets naufragés leur ont échappé au premier moment.

Ils ne doivent épargner ni recherches, ni peines, ni soins; ils n'ont aucune perte, des dépenses nécessaires ou utiles, à éprouver; sur leur affirmation les frais de recouvrement leur seront alloués jusqu'à concurrence de la valeur des effets recouvrés.

Si leurs frais absorbent cette valeur, l'assureur n'aura pas à s'en plaindre, l'assuré ou ceux qui le représentent auront fait ce qu'il auroit fait lui-même.

Si la loi ne leur alloue pas plus de frais que les effets recouvrés n'en peuvent couvrir, c'est parce que, s'il en étoit autrement, il leur seroit possible de doubler à volonté la perte de l'assureur.

L'époque du paiement de la somme assurée n'étant pas fixée par le contrat d'assurance, quand l'assureur pourra-t-il être poursuivi pour payer la perte, à compter du délaissement?

Aux termes de l'article 332, toutes les conditions dont seront convenues les parties lors de l'assurance, doivent être comprises en leur contrat. L'une de ces conditions à la charge de l'assureur, pourra être, si elle a été proposée et agréée, de payer la somme assurée aussitôt le délaissement régulier signifié, ou à telle époque, à compter du jour du délaissement.

Si cette convention existe elle fera loi; si elle n'existe pas, l'assureur sera tenu en vertu de la loi de payer l'as-

surance trois mois après la signification du délaissement (1).

Cette disposition est générale et s'applique à tous les délaissemens permis.

Formalité que doit remplir l'Assuré envers l'Assureur, après la Signification du Délaissement, avant de le poursuivre pour paiement de la somme assurée.

On peut passer un contrat d'assurance les marchandises n'étant pas encore chargées; on peut le passer de marchandises déjà chargées. Ce contrat portera bien l'obligation à la charge de l'assureur de payer la perte par fortune de mer, si elle arrive; mais cette obligation sera toujours subordonnée à la condition de charger toutes les marchandises assurées, si le contrat a été passé avant leur chargement, ou bien à celle que les marchandises assurées l'auront été en totalité, si ce contrat a été passé après le chargement prétendu effectué.

Le délaissement pourra bien être signifié aux cas déterminés par la loi; mais ni le contrat d'assurance, ni l'acte de délaissement ne suffiront pas seuls pour forcer en justice le paiement des sommes assurées.

Avant de poursuivre l'assureur pour paiement de ces sommes, l'assuré devra faire signifier à l'assureur les actes justificatifs du chargement et de la perte.

L'assureur sera admis à la preuve des faits contraires à ceux qui seront désignés dans les attestations.

L'admission à la preuve ne suspendra pas les condamnations de l'assureur au paiement provisoire de la somme assurée, à la charge par l'assuré de donner caution.

L'engagement de la caution sera éteint après quatre années révolues, s'il n'y a pas eu de poursuite (2).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 382. Si l'époque du paiement n'est point fixée par le contrat, l'assureur est tenu de payer l'assurance trois mois après la signification du délaissement.

(2) Art. 383. Les actes justificatifs du chargement et de la perte

Les actes justificatifs du chargement sont l'acte d'affrétement du navire, la charte-partie si le connoissement n'en tient pas lieu (*voyez* les art. 281 et 286, pages 385, 395) ; ou le connoissement seul, s'il tient en même temps lieu de charte-partie, ou l'un et l'autre s'ils se trouvent divisés ; tous actes concordans avec les déclarations des marchandises faites au contrat d'assurance et leur estimation, s'il y en est fait mention.

2° Tous les certificats d'acquit des droits dus.

Ces certificats doivent faire partie des pièces justificatives du chargement, parce qu'il seroit possible que le chargement d'abord effectué et constaté par la charte-partie, et le connoissement ou le connoissement seul tenant aussi lieu de charte-partie, ait été annullé par la saisie des marchandises, faute de l'acquit des droits.

La disposition du Code de Commerce qui veut que les actes justificatifs du chargement soient justifiés à l'assureur, avant de le poursuivre pour le paiement de la somme assurée, est d'autant plus juste, que l'obligation personnelle de l'assureur n'aura été contractée que sous la condition que les effets déclarés au contrat auront été chargés, et l'auront été en totalité, sauf la réduction, si tous ne l'avoient pas été, et même la nullité de contrat, si le chargement n'avoit pas été effectué, ou si, l'ayant été en totalité ou en partie, ils avoient été saisis faute d'acquit des droits dus.

L'assureur est admis à la preuve des faits contraires à ceux qui sont consignés dans les attestations, certifiant le chargement et sa régularité, parce qu'il est possible, surtout dans le cas où l'espèce du chargement n'aura pas pu être déterminée, ni l'estimation des marchandises chargées faite, que les gens d'équipage, les passagers, ou l'assuré de concert avec d'autres, aient

---

sont signifiés à l'assureur avant qu'il puisse être poursuivi pour le paiement des sommes assurées.

Art. 384. L'assureur est admis à la preuve des faits contraires à ceux qui sont consignés dans les attestations.

L'admission à la preuve ne suspend pas les condamnations de l'assureur au paiement provisoire de la somme assurée, à la charge par l'assuré de donner caution.

L'engagement de la caution est éteint après quatre années révolues, s'il n'y a pas eu de poursuite.

fourni, de complaisance ou autrement, les attestations de chargement. Cette disposition confirme les observations ci-devant faites sur l'article 376. (*Voyez* p. 381.)

L'admission de l'assureur à la preuve ne suspendra pas sa condamnation au paiement provisoire de la somme assurée, à la charge par l'assuré de donner caution, parce qu'il est de principe général que l'exécution provisoire est due à tout titre écrit, et encore, qu'au moyen de la caution fournie, l'assureur ne courra aucun risque, puisque l'assuré ou sa caution devont lui restituer la somme par lui payée, si d'après les preuves qu'il se sera soumis de fournir, il est jugé qu'il n'auroit pas dû la payer.

La loi veut que l'engagement de la caution soit éteint après quatre années révolues, s'il n'y a pas eu de poursuites, c'est-à-dire, si l'assuré n'a pas fourni en justice, dans ce délai, les preuves contraires aux attestations régulières de chargement qu'il avoit offertes, et s'il n'a pas, dans cet espace de temps, poursuivi l'obtention du jugement, qui ordonne que la somme par lui payée lui sera restituée.

L'extinction de l'engagement de la caution est une espèce de prescription particulière, qui ne peut souffrir aucune exception.

Elle est de rigueur, aussi bien que celle établie en faveur de la caution pour paiement de lettre de change perdue.

Délaissement signifié, accepté ou jugé valable, à qui appartiennent les effets assurés?

Le délaissement signifié et accepté, ou jugé valable, les effets assurés appartiennent à l'assureur, à partir de l'époque du délaissement.

L'assureur ne peut, sous prétexte du retour du navire, se dispenser de payer la somme assurée (1).

(1) *Code de Comm.*

Art. 385. Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les effets assurés appartiennent à l'assureur, à partir de lépoque du délaissement.

L'assureur ne peut, sous prétexte du retour du navire, se dispenser de payer la somme assurée.

Le retour du navire vide ou plein, ne pourra servir de prétexte à l'exécution des conventions nouvelles faites entre l'assureur et l'assuré, et dont l'objet aura été le délaissement et son acceptation, parce que les conventions faites entre parties, font foi entr'elles.

Ce retour ne pourra non plus empêcher l'exécution du jugement qui auroit déclaré le délaissement valable, parce que ce jugement équivaudra à une convention faite de gré à gré entre les parties, et n'aura sanctionné contre l'assureur que l'exercice d'un droit dévolu par la loi elle-même à l'assuré, dans le cas où ce droit lui aura été acquis.

Lorsque le législateur dit que l'exécution du jugement qui aura déclaré le délaissement valable, ne pourra être arrêtée par le retour du navire, il ne faut appliquer sa disposition qu'au jugement définitif, et non à celui rendu en première instance, dont il seroit encore possible d'appeler.

Au surplus, tout jugement définitif rendu sur délaissement, et qui l'auroit déclaré valable, pourra être attaqué par la voie de la cassation, toutes les fois qu'il aura eu lieu contre une seule des dispositions de la loi.

S'il y a eu fraude de la part de l'assuré dans le délaissement, dont l'assureur puisse faire preuve, ce sera le cas de se pourvoir en requête civile contre le jugement rendu, afin de le faire rétracter, ou d'en anéantir l'effet.

Par exemple, il y aura eu naufrage, ou bien le chargement n'aura éprouvé, par tout autre accident pour lequel le délaissement est permis, que des pertes, ou détériorations qui n'auront pas été des trois quarts de sa valeur.

Dans ce cas, le délaissement n'étant pas permis (*voyez* l'article 369, page 528), l'assuré, cependant, ayant abusé de l'impossibilité de prouver contre lui qu'il ne doit pas être admis, aura obtenu jugement qui l'aura déclaré valable.

Le navire revenant et rapportant les marchandises, ou à vide, et étant alors possible, soit par la visite du chargement, soit par le livre et le rapport du capi-

taine, d'établir qu'au lieu de l'action en délaissement, l'assuré ne pouvoit et n'auroit dû exercer que celle en avarie, aux termes de l'article 371 (*voyez* page 528), ce sera le cas de se pourvoir en requête civile contre le jugement rendu.

Ce ne sera pas celui de se pourvoir en cassation, parce que le jugement n'aura été le fruit que d'une erreur commune à l'une des parties au moins, et qu'on n'aura pas dû soupçonner le tribunal, parce que le dol ou fraude ne se présume pas, mais doit être prouvé, et que d'ailleurs, dans cette position, le tribunal aura pu juger conformément à la loi, et aura conséquemment bien jugé.

Il n'en sera pas de même si le délaissement fait a été accepté volontairement par l'assureur. Les nouvelles conventions seules feront loi entre lui et l'assuré. Personne ne pourra le relever de la faute qu'il aura faite. Dans ce cas, le principe établi en général par le Code Napoléon, article 1134, les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites, aura toute son exécution, à moins que l'assureur ne puisse prouver qu'il n'a accepté le délaissement qu'au moyen du dol ou de la fraude pratiquée exprès envers lui par l'assuré, et dans la vue de le lui faire accepter.

« Il n'y a point de consentement valable (dans un
» contrat, convention ou obligation), si ce consentement
» a été surpris par dol, porte l'article 1109 du Code
» *Napoléon*. »

Art. 1116. « Le dol est une cause de nullité de la
» convention, lorsque les manœuvres pratiquées par
» l'une des parties sont telles, qu'il est évident que sans
» ces manœuvres, l'autre partie n'auroit pas contracté.
» Il ne se présume pas, et doit être prouvé.

Art. 1117. « La convention contractée par dol n'est
» point nulle de plein droit; elle donne seulement lieu
» à une action en nullité ou en rescision. »

Ici la nullité du délaissement et de l'acceptation sera évidente, lorsque l'assureur aura prouvé le dol ou la fraude employés envers lui, et démontré que le consentement ou acceptation de délaissement, n'en a été que la suite.

Fret des marchandises sauvées, quand fait partie du délaissement ?

L'assurance ayant été faite sur corps et quille d'un navire, c'est-à-dire, l'assureur s'étant obligé de supporter la perte d'un navire, le fret des marchandises sauvées, quand même il auroit été payé d'avance, fait partie du délaissement du navire, et appartient également à l'assureur, sans préjudice des droits des prêteurs à la grosse, de ceux des matelots pour leurs loyers, et des frais et dépenses pendant le voyage (1).

L'assureur profite du fret des marchandises sauvées, parce que ce fret est dû, aux termes de l'article 302 (*voyez* page 414), et qu'en assurant le navire, il est censé avoir aussi assuré le fret qui ne peut être gagné qu'au moyen du navire.

La loi porte que le fret fait partie du délaissement du navire, sans préjudice des droits du prêteur à la grosse, parce qu'un emprunt à la grosse peut avoir été fait, ainsi que l'assurance, sur le corps et quille d'un navire, et qu'en cas de naufrage, c'est celui d'appliquer à l'assureur et au prêteur, à l'égard du fret des marchandises sauvées, la disposition de l'article 331 (*voyez* page 458), relative au contrat à la grosse, n'ayant pour objet que des marchandises en même temps assurées.

Le fret étant la garantie spéciale du paiement des loyers des matelots et autres gens d'équipage, comme celle de tous les frais et dépenses du voyage quant à celui qui les aura avancés, l'assureur seul, ou l'assureur et le prêteur à la grosse ensemble, ne peuvent profiter en cas de délaissement du navire, que du fret libéré de ces loyers, frais et dépenses.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 386. Le fret des marchandises sauvées, quand même il auroit été payé d'avance, fait partie du délaissement du navire, et appartient également à l'assureur, sans préjudice des droits des prêteurs à la grosse, de ceux des matelots pour le loyer, et des frais et dépenses pendant le voyage.

Dans quel délai peut être fait le Délaissement à cause d'arrêt d'une puissance ?

On a vu que le délaissement à cause d'arrêt de navire par une puissance, fût-ce même de la part de celle à laquelle appartient le navire, ne peut être fait que lorsque cet arrêt a lieu, après que le voyage aura été commencé.

C'est donc à cette espèce d'arrêt seule que se rapportent les dispositions des articles de loi qui vont suivre.

Pour parvenir à ce délaissement, l'assuré devra faire signifier à l'assureur, ainsi que pour tout autre, la nouvelle de cet arrêt dans les trois joursde sa réception.

Cette signification faite, le délaissement ne pourra l'être que six mois après, si l'arrêt a eu lieu dans les mers d'Europe, dans la Méditerranée ou dans la Baltique; qu'après le délai d'un an si l'arrêt a eu lieu en pays plus éloigné. Cependant, dans les cas où les marchandises arrêtées seroient périssables, les délais ci-dessus mentionnés seront réduits à un mois et demi pour le premier cas, et à trois mois pour le second.

Pendant ces délais, les assurés sont tenus de faire toutes diligences qui peuvent dépendre d'eux, à l'effet d'obtenir la main-levée des effets arrêtés. Pourront, de leur côté, les assureurs, ou de concert avec les assurés, ou séparément, faire toute démarche à même fin (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 387. En cas d'arrêt de la part d'une puissance, l'assuré est tenu de faire la signification à l'assureur, dans les trois jours de la réception de la nouvelle.

Le délaissement des objets arrêtés ne peut être fait qu'après un délai de six mois de la signification, si l'arrêt a eu lieu dans les mers d'Europe, dans la Méditerranée, ou dans la Baltique;

Qu'après le délai d'un an, si l'arrêt a eu lieu en pays plus éloigné.

Ces délais ne courent que du jour de la signification de l'arrêt.

Dans le cas où les marchandises arrêtées seroient périssables, les délais ci-dessus mentionnés sont réduits à un mois et demi pour le premier cas, et à trois mois pour le second cas.

388. Pendant les délais portés par l'article précédent, les assurés sont tenus de faire toutes diligences qui peuvent dépendre d'eux, à l'effet d'obtenir la main-levée des effets arrêtés.

Pourront, de leur côté, les assureurs, ou de concert avec les assurés, ou séparément, faire toutes démarches à même fin.

Les mers d'Europe, y compris la Méditerranée et la Baltique, sont celles comprises et faisant partie de l'Océan, depuis le détroit de Gibraltar jusqu'à celui du Sund; passé ces détroits, le surplus des mers connues sous le nom général d'Océan, ne sont plus des mers d'Europe.

Les délais généraux ci-dessus déterminés pour le délaissement, sont réduits à un mois et demi, si l'arrêt de navire a lieu dans les mers d'Europe, de la Méditerranée et de la Baltique, et à trois mois pour tous autres pays plus éloignés, si les marchandises arrêtées sont périssables, pour que l'assureur ne soit pas lui-même exposé à leur perte totale, et peut-être inévitable, par de plus longs délais.

Mais pour que l'assuré profite de cette disposition d'exception particulière de la loi, il faut qu'il se soit conformé à l'article 355 (*voyez* page 355), c'est-à-dire, qu'il ait été fait, toutes les fois que cela aura été possible, dans la police (dans le contrat) d'assurance, désignation des marchandises sujettes, par leur nature, à détérioration particulière ou diminution, tels que blés et sels, ainsi que des marchandises susceptibles de coulage.

Faute de ces déclarations, les assureurs ne répondent pas des dommages ou pertes qui pourroient arriver à ces denrées; on croit que l'assureur pourra refuser le délaissement fait dans les délais raccourcis, et qu'il ne devra pas être forcé de l'accepter.

Au surplus, s'il y a contestation entre l'assureur et l'assuré, relativement au délaissement comme fait en délais raccourcis, il ne pourra y être statué que par les tribunaux.

Le législateur veut que l'assuré fasse tout ce qui peut dépendre de lui, à l'effet d'obtenir la main-levée des effets arrêtés; les assureurs *sont tenus*, dit la loi, de faire toutes diligences qui peuvent dépendre d'eux; ces termes *sont tenus*, constituent une obligation formelle à la charge de l'assuré; faute par lui de justifier de ses diligences, s'il a été en son pouvoir d'en faire, il semble qu'il ne doit pas être admis à faire aucun délaissement,

comme ayant consenti à supporter l'arrêt et en étendre la fin.

Il n'en est pas de même, quant à l'assureur, parce qu'ou l'assuré aura le droit de faire le délaissement par suite de l'arrêt, ou il ne l'aura pas, et que si ce droit peut être acquis à l'assuré, toutes ses démarches seront inutiles; c'est à lui à juger de l'avantage ou de l'inutilité de ses démarches isolées ou faites de concert avec l'assuré.

Il ne faut pas confondre le sens de ces termes de la loi, *à l'effet d'obtenir la main-levée des* EFFETS ARRÊTÉS.

Une puissance ayant fait arrêter un navire, peut n'avoir aucun intérêt pour arrêter aussi son chargement; c'est surtout à la possibilité de dégager ce chargement seul que s'appliquent ces termes, *à l'effet d'obtenir la main-levée des effets arrêtés*, c'est-à-dire, la permission de les recharger sur un autre navire, afin de continuer leur transport jusqu'au lieu de leur destination.

Dans ce cas, le changement de navire étant forcé, les risques à la charge de l'assureur se continuent aux termes de l'article 350 (*voyez* page 501); le changement de route même peut aussi, dans ce cas et selon les circonstances, continuer les risques à la charge de l'assureur.

Délaissement à titre d'innavigabilité, quand peut être seulement fait? Suites et effets du chargement de navire à l'égard de l'assureur, dans le cas où le capitaine, faute de possibilité de radoub, en loue un autre.

Ainsi qu'on l'a observé, un navire n'est pas innavigable, parce qu'il a besoin de radoub. En cas de radoub, il n'en résulte qu'un retard de marche que l'assuré doit supporter, aux termes de l'article 296 (*voyez* page 407).

Pour qu'il y ait innavigabilité, il faut que le navire ait été jugé incapable de tenir la mer, quelque réparation qu'on prétende y faire faire.

Aussi la loi porte-t-elle, en termes exprès, que le délaissement à titre d'innavigabilité, ne peut etre fait

si le navire échoue, et qu'il puisse être relevé, réparé et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination.

Dans ce cas, l'assuré conserve seulement son recours sur l'assureur, pour les frais et avaries occasionnés par l'échouement.

Si le navire a été déclaré innavigable, l'assuré, sur le chargement, est tenu d'en faire la notification dans le délai de trois jours de la réception de la nouvelle (1).

Il n'est pas question ici des propriétaires de navire assuré, parce que d'un côté en raisonnant par analogie relatif à ce qui est prescrit à l'égard du fret par l'article 297, lorsque le navire a été affrété (donné à loyer) étant hors d'état de naviguer (étant hors d'état de tenir la mer), l'assurance est nulle; et encore parce que, dans le cas d'assurance de navire hors d'état de naviguer, l'article 357 qui veut que l'assurance ou la réassurance consentie pour une somme excédant la valeur des effets soit annullée s'il y a dol ou fraude de la part de l'assuré, est ici applicable tout entier, ainsi que l'article 297 déjà cité, aux propriétaires de navire (*voyez* page 408).

Le navire ne pouvant être relevé ni réparé, et mis en état de continuer sa route, le capitaine est tenu de se procurer un autre navire.

L'assureur court les risques des marchandises chargées sur un autre navire, jusqu'à leur arrivée et leur déchargement.

L'assureur est tenu, en outre, des avaries, frais de déchargement, de magasinage, de rembarquement, de l'excédant du prêt, et de tous autres frais qui auront été faits pour sauver les marchandises, jusqu'à concurrence de la somme assurée.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 389. Le délaissement à titre d'innavigabilité ne peut être fait, si le navire échoué peut être relevé, réparé, et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination.

Dans ce cas, l'assuré conserve son recours sur les assureurs, pour les frais et avaries occasionnés par l'échouement.

390. Si le navire a été déclaré innavigable, l'assuré sur le chargement est tenu d'en faire la notification dans le délai de trois jours de la réception de la nouvelle.

L'assuré enfin ne pourra faire délaissement pour cause d'innavigabilité, que dans le cas où le capitaine du navire échoué et irréparable n'en pourra pas trouver un autre pour les recharger et leur faire atteindre le lieu de leur destination (1).

Aux termes de l'article 383 (*voyez* page 545), l'assuré ayant fait délaissement, ne peut poursuivre en justice le paiement de la somme assurée qu'après avoir fait signifier à l'assureur les actes justificatifs du chargement et *de la perte*.

En cas de délaissement pour cause d'innavigabilité, cette innavigabilité, équivalente pour l'assuré à toute perte, il n'y aura aucun autre moyen de justifier cette innavigabilité, qu'en faisant signifier aussi le certificat légal et authentique qui la constatera.

Sauf, comme pour tout autre délaissement, la preuve contraire à ces faits, si l'assureur conteste et juge à propos de faire cette preuve; mais sans cependant qu'il puisse se dispenser, ainsi que le veut ce même article 383, de payer provisoirement la somme assurée à l'assuré qui donnera caution.

L'assureur est tenu des avaries, frais de chargement, etc., même de l'excédant du fret, parce que toutes ces avaries et frais font alors partie de ceux dont il s'est soumis d'indemniser l'assuré ou dont la loi veut absolument qu'il l'indemnise.

Les délais dans lesquels l'assuré pourra seulement

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 391. Le capitaine est tenu, dans ce cas, de faire toutes diligences pour se procurer un autre navire, à l'effet de transporter les marchandises au lieu de leur destination.

392. L'assureur court les risques des marchandises chargées sur un autre navire, dans le cas prévu par l'article précédent, jusqu'à leur arrivée et leur déchargement.

393. L'assureur est tenu, en outre, des avaries, frais de déchargement, magasinage, rembarquement, de l'excédant du fret, et de tous autres frais qui auront été faits pour sauver les marchandises, jusqu'à concurrence de la somme assurée.

394. Si, dans les délais prescrits par l'article 387, le capitaine n'a pu trouver de navire pour recharger les marchandises, et les conduire au lieu de leur destination, l'assuré peut en faire le délaissement.

faire le délaissement, pour cause d'innavigabilité régulièrement constatée, étant les mêmes que ceux déterminés dans l'article 387, ce délaissement ne pourra être fait qu'après un délai de six mois, à dater de la condamnation du navire, lorsque l'échouement ou la nécessité de radoub aura eu lieu dans les mers de l'Europe, dans la Méditerranée ou dans la Baltique (*voy.* pag. 551).

Et seulement qu'après un an lorsque l'un ou l'autre auront eu lieu dans des pays plus éloignés.

Pour ce qu'on doit entendre par mer d'Europe, *voyez* page 552.

Cependant si le chargement consiste en marchandises périssables, les délais pour le délaissement seront réduits à un mois et demi pour le premier cas, et à trois pour le second.

Voyez néanmoins page 553, l'observation relative au défaut d'énonciation de la nature des marchandises sujettes à dépérissement ou susceptibles de coulage.

Assuré n'ayant pu donner avis à l'assureur de la prise des marchandises assurées, peut-il racheter? En cas de rachat qu'en résulte-t-il pour l'assuré ou pour l'assureur?

Il est possible que l'assuré accompagne ses marchandises, c'est-à-dire, fasse aussi le même voyage; en ce cas il lui sera impossible de faire à l'assureur la signification de prise dans le délai prescrit par la loi, si elle arrive.

Etant témoin de la prise, l'assuré peut racheter, ainsi qu'il arrive assez ordinairement, les capteurs, les pirates surtout préférant de l'argent comptant à tous les embarras de conduite et de conservation de leur marchandise.

Dans le cas de rachat de prise l'assuré est tenu de signifier à l'assureur la composition qu'il aura faite, aussitôt qu'il en aura les moyens.

L'assureur aura le choix de prendre à son compte cette composition ou d'y renoncer; mais il devra déclarer son choix dans les vingt-quatre heures qui suivront la signification.

S'il déclare prendre la composition à son profit, il sera tenu de contribuer sans délai au paiement du rachat dans les termes de la convention; et à proportion de son intérêt, il continuera de courir les risques.

L'assureur est obligé de contribuer au paiement du rachat. La loi dit : est obligé de *contribuer*, c'est-à-dire de payer seul le montant de la composition, s'il est intéressé seul à la conservation du chargement; et d'en payer sa part, selon son intérêt, s'ils sont plusieurs intéressés à la conservation de ce chargement.

Au moyen de cette contribution, la loi a prévu le cas où le chargement intéresseroit et l'assureur et le prêteur à la grosse en même temps.

En cas de naufrage, ainsi qu'on l'a vu plus haut, le prêteur à la grosse et l'assureur doivent partager le produit des effets sauvés du naufrage; par analogie l'un et l'autre doivent contribuer selon leur intérêt au remboursement de la composition du rachat.

S'il déclare renoncer au profit de la composition, il sera tenu du paiement de la somme assurée, sans pouvoir rien prétendre aux effets rachetés.

Lorsque l'assureur n'aura pas notifié son choix dans le délai susdit, il sera censé avoir renoncé au profit de la composition (1).

La signification de la composition de rachat faite en

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 395. En cas de prise, si l'assuré n'a pu en donner avis à l'assureur, il peut racheter les effets sans attendre son ordre.

L'assuré est tenu de signifier à l'assureur la composition qu'il aura faite, aussitôt qu'il en aura les moyens.

396. L'assureur a le choix de prendre la composition à son compte, ou d'y renoncer : il est tenu de notifier son choix à l'assuré, dans les vingt-quatre heures qui suivent la signification de la composition.

S'il déclare prendre la composition à son profit, il est tenu de contribuer, sans délai, au paiement du rachat dans les termes de la convention, et à proportion de son intérêt, et il continue de courir les risques du voyage, conformément au contrat d'assurance.

S'il déclare renoncer au profit de la composition, il est tenu au paiement de la somme assurée, sans pouvoir rien prétendre aux effets rachetés.

Lorsque l'assureur n'a pas notifié son choix dans le délai susdit, il est censé avoir renoncé au profit de la composition.

cas de prise, équivaudra à celle de la prise elle-même; mais cette composition ne pourra pas toujours porter l'authenticité désirable quant à la quotité de la somme pour laquelle elle aura été faite.

Le plus ordinaire, en cas de prise par l'ennemi ou par les pirates, on ne passe pas d'écrit de ces sortes de rachats.

L'accident doit bien être mentionné sur le livre du capitaine ainsi que les rachats; mais le prix de rachat n'étant pas l'affaire du capitaine, pouvant avoir été fixé et payé hors de sa présence, il n'est pas obligé d'en tenir note.

Ainsi le plus souvent l'assuré qui aura fait rachat ne pourra faire signifier, pour justifier l'un et l'autre, qu'un extrait que lui aura délivré le capitaine, du livre que ce dernier est obligé de tenir; quant à la quotité de la somme payée pour rachat, il faudra s'en rapporter à la déclaration simple ou assermentée.

Au surplus cette confiance nécessaire ne nuira en rien à l'assureur, puisqu'il peut refuser de prendre la composition à son compte, et que rarement elle pourra lui être avantageuse, puisqu'en la remboursant il n'en sera pas moins exposé aux risques subséquens du reste du voyage.

DES AVARIES.

On désigne par le mot d'*avarie*, en terme de commerce, toute détérioration, diminution ou perte qu'éprouve toute espèce de marchandise, toutes dépenses et frais faits pour la conservation des marchandises et du navire. Les avaries auxquelles sont sujettes les marchandises transportées par mer sont communes ou particulières, c'est-à-dire sont supportées en communauté de perte par tous les intéressés au chargement du navire qui les voiture, et par les propriétaires du navire ou par chacun des propriétaires des marchandises voiturées ou du navire.

Toutes dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises, conjointement ou séparément, tout dommage qui arrive au navire et aux marchan-

dises depuis leur chargement et départ jusqu'à leur déchargement, sont réputés avaries. A défaut de convention spéciale entre toutes les parties, ces avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après (1).

Ainsi tous les chargeurs de navires peuvent faire entre eux et avec les propriétaires du navire, les conventions qu'il leur plaira relativement aux avaries qui pourroient survenir dans le cours du voyage aux marchandises ou au navire, et la manière dont elles seront supportées, nonobstant les dispositions de la loi, qui n'auront d'application qu'à défaut de convention particulière.

Comment se règlent les avaries à défaut de conventions?

D'après l'exposé de ce que en quoi peuvent consister toutes avaries, il faut en conclure qu'elles sont de deux classes; et c'est effectivement ainsi que la loi les a divisées.

Les avaries sont de deux classes : les avaries grosses ou communes, et les avaries simples ou particulières (2).

Quelles sont les avaries aommunes ou particulières, et par qui supportées?

Sont avaries communes, 1° les choses données par composition et à titre de rachat du navire et des marchandises ; 2° celles qui sont jetées à la mer; 3° les câbles ou mâts rompus ou coupés ; 4° les ancres et autres effets abandonnés pour le salut commun.

Ces mots *abandonnés pour le salut commun* s'appli-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 397. Toutes dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises, conjointement ou séparément,

Tout dommage qui arrive aux navires et aux marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement,

Sont réputés avaries.

398. A défaut de conventions spéciales entre toutes les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

(2) Art. 399. Les avaries sont de deux classes, avaries grosses ou communes, avaries simples ou particulières.

quent également aux objets compris sous le numéro 3, ainsi que ceux qui le sont sous le n° 4.

Les câbles, mâts ou autres effets, perdus par tempête ou autres accidens de mer, sont avaries particulières (*voyez* l'art. 403 qui suit).

5° Les dommages occasionnés par le jet aux marchandises restées dans le navire ; 6° les pansemens et nourriture des matelots blessés en défendant le navire, les loyers et nourriture des matelots pendant la détention quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, et pendant les réparations des dommages volontairement soufferts pour le salut commun, si le navire est affrété (donné à loyer) au mois ; si au contraire le navire est affrété au voyage, les loyers et la nourriture des matelots pendant la détention ne sont que des avaries particulières. (*voyez* l'article 403 qui suit) ; 6° les frais du chargement pour alléger le navire, et entrer dans un havre ou dans une rivière quand le navire est contraint de le faire par tempête ou par la poursuite de l'ennemi ; 8° les frais faits pour remettre à flot le navire échoué dans l'intention d'éviter la perte totale ou la prise.

Et en général les dommages soufferts volontairement et les dépenses faites d'après délibérations motivées pour le bien et salut commun du navire, et des marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 400. Sont avaries communes,

1° Les choses données par composition et à titre de rachat du navire et des marchandises ;

2° Celles qui sont jetées à la mer ;

3° Les câbles ou mâts rompus ou coupés ;

4° Les ancres et autres effets abandonnés pour le salut commun ;

5° Les dommages occasionnés par le jet aux marchandises restées dans le navire ;

6° Les pansement et nourriture des matelots blessés en défendant le navire, les loyer et nourriture des matelots pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, et pendant les réparations des dommages volontairement soufferts pour le salut commun, si le navire est affrété au mois ;

7° Les frais du déchargement pour alléger le navire et entrer dans

Toutes ces choses, effets, frais et dépenses sont avaries communes, parce que tous les intéressés au navire et au chargement en profitent chacun à proportion de son intérêt particulier. Les motifs qui ont déterminé le législateur à déclarer ces avaries communes aux propriétaires du navire et aux chargeurs, n'ont pas besoin d'un plus grand développement pour être appréciés.

Les avaries communes sont supportées par les marchandises et par la moitié du navire et du fret au marc le franc de la valeur; le prix des marchandises est établi par leur valeur au lieu du déchargement (1).

Ainsi, le prix total des marchandises, au lieu du déchargement, sera de 400,000 fr.; celui du navire de 90,000 fr., dont moitié 45,000 fr., et le fret de 10,000 fr., dont moitié 5,000 fr.

Il y aura pour 12,000 fr. de dommages, les chargeurs en supporteront les trois quarts et demi ou sept huitièmes, sur le prix total de leurs marchandises qui donnent 10,500 fr., les propriétaires et le fret du navire l'autre huitième de 1,500 fr. qui, partagé aussi au marc le franc sur le navire et le fret, donnera pour le navire 1,350 fr., et pour le fret, 150 fr., en tout à la charge des propriétaires et fréteurs 1,500 fr.

La répartition sur chaque chargeur se fera de même à raison de la valeur de son chargement particulier.

Le chargeur, dont les marchandises vaudront 50,000 fr., n'aura à payer que le huitième des 12,000 fr. de

---

un havre ou dans une rivière, quand le navire est contraint de le faire par tempête ou par la poursuite de l'ennemi;

8° Les frais faits pour remettre à flot le navire échoué dans l'intention d'éviter la perte totale ou la prise;

Et en général, les dommages soufferts volontairement et les dépenses faites d'après délibérations motivées, pour le bien et salut commun du navire et des marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

(1) *Code de Comm.*

Art. 401. Les avaries communes sont supportées par les marchandises et par la moitié du navire et du fret, au marc le franc de la valeur.

402. Le prix des marchandises est établi par leur valeur au lieu du déchargement.

dommage à la charge des marchandises ; le chargeur dont les marchandises ne vaudront que 25,000 fr., n'en payera que le seizième, et ainsi des autres à proportion de la valeur de leurs marchandises relatives à celle du dommage.

Chacun des dommages se règle sur des titres écrits, tels que connoissement pour les marchandises, traité particulier de rachat, ou livre du capitaine qui l'aura constaté, prix d'achat de câbles, mâts ou ancres dans les lieux où il faut et où l'on peut de nouveau s'en approvisionner, ou en général à défaut de titre par expert.

C'est au capitaine à dresser le compte des pertes et à le justifier. Ce compte doit être porté sur son registre.

Sont avaries particulières 1° le dommage arrivé aux marchandises par leur vice propre, par tempête, prise, naufrage ou échouement ; 2° les frais faits pour les sauver ; 3° la perte des câbles, ancres, voiles, mâts, cordages, causée par tempête ou autre accident de mer ; les dépenses résultant de toutes relâches occasionnées, soit par la perte fortuite de ces objets, soit par le besoin d'avictuaillement, soit par voie d'eau à réparer ; 4° la nourriture des matelots pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, et pendant les réparations qu'on est obligé d'y faire si le navire est affrété au voyage ; 5° la nourriture et le loyer des matelots pendant la quarantaine, que le navire soit loué au mois ou au voyage ;

Et en général les dépenses faites et le dommage souffert pour le navire seul, ou pour les marchandises seules depuis leur chargement et départ, jusqu'à leur retour et déchargement.

Les avaries particulières sont supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou accasionné la dépense (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 403. Sont avaries particulières,

1° Le dommage arrivé aux marchandises par leur vice propre, par tempête, prise, naufrage ou échouement ;

2° Les fraits faits pour les sauver ;

3° La perte des câbles, ancres, voiles, mâts, cordages, causée par tempête ou autre accident de mer ;

Les dépenses résultant de toutes relâches occasionnées, soit par la

On désigne par *quarantaine* la retraite ou séjour isolé d'un navire et de son équipage, de toute terre, et de ses habitans qu'il est obligé par une loi de police particulière de garder, lorsqu'il a communiqué avec des peuples sujets à la peste, ou soupçonnés d'en être attaqués.

Sous le nom de peste sont comprises toutes les maladies contagieuses qui se communiquent par la simple fréquentation, par le seul mélange social de ceux qui en sont attaqués avec ceux qui ne le sont pas, telle que la fièvre jaune d'Amérique, et autres maladies épidémiques.

Cette retraite ou isolement est appelé *quarantaine*, parce qu'il dure ordinairement quarante jours.

Il est quelquefois plus court et quelquefois beaucoup plus prolongé, selon que les médecins et chirurgiens qui visitent et inspectent l'équipage, le navire et son chargement, jugent qu'il peut y avoir ou non du danger de laisser approcher le vaisseau de la terre, d'y laisser communiquer les gens de l'équipage, ou de faire le débarquement de son chargement.

Voyez cependant *chap.* demande en avaries quand n'est pas recevable.

Dommages arrivés aux Marchandises par faute du Capitaine ou des Gens de l'Équipage, sont supportés par celui qui en a souffert, sauf recours contre qui de droit.

Aux termes de l'article 221 (voyez page 304), tout

---

perte fortuite de ces objets, soit par le besoin d'avictuaillement, soit par voie d'eau à réparer;

4° La nourriture et le loyer des matelots pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, et pendant les réparations qu'on est obligé d'y faire, si le navire est affrété au voyage;

5° La nourriture et le loyer des matelots pendant la quarantaine, que le navire soit loué au voyage ou au mois;

Et en général, les dépenses faites et le dommage souffert pour le navire seul, ou pour les marchandises seules, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

Art. 404. Les avaries particulières sont supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasionné la dépense.

capitaine, maître ou patron chargé de la conduite d'un navire, ou autre bâtiment de mer, est garant de ses fautes même légères, dans l'exercice de ses fonctions.

Selon l'article 222 (*voyez* page 304), il est responsable des marchandises dont il se charge.

Ces dispositions ne sont que générales par des dispositions particulières contenues en l'article 228 (*voyez* page 316). Le capitaine est responsable envers les intéressés au navire et au chargement de tous les événemens désastreux qui pourroient arriver à l'un ou à l'autre, faute par lui de n'avoir pas exécuté ce que lui prescrivent impérieusement les articles 124, 125, 126 et 127 (*voyez* pages 311, 313, 314, 316).

L'article 129 porte que le capitaine répond également de tout le dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il auroit chargées sur le tillac du vaisseau sans le consentement par écrit du chargeur, pour tous autres voyages que celui du petit cabotage (*voyez* page 317).

Par une autre disposition le législateur déclare aussi le capitaine ou les gens de l'équipage exprès responsables des fautes ci-après détaillées, telles que celles de n'avoir pas bien fermé les écoutilles, amarré le navire, fourni de bons guindages, et de tous autres accidens provenant de la négligence du capitaine ou de l'équipage ; mais il déclare en même temps que ces avaries doivent être supportées par ceux qui en ont souffert, sauf leur recours contre le capitaine, le navire et le fret (1).

On appelle *écoutilles* toutes ouvertures ou trappes carrées faites dans l'épaisseur des ponts des divers planchers d'un bâtiment de mer par lesquels on communique de la partie la plus haute du navire aux inférieures jusqu'à la cale, jusqu'à la plus basse.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 405. Les dommages arrivés aux marchandises faute, par le capitaine, d'avoir bien fermé les écoutilles, amarré le navire, fourni de bons guindages, et par tous autres accidens provenant de la négligence du capitaine ou de l'équipage, sont également des avaries particulières supportées par le propriétaire des marchandises, mais pour lesquelles il a son recours contre le capitaine, le navire et le fret.

Les écoutilles étant pour l'ordinaire pratiquées perpendiculairement les unes sur les autres dans les vaisseaux à plusieurs ponts, ou n'y en existant qu'une sur le tillac, cette écoutille, ou ces écoutilles doivent être bien fermées, autrement les marchandises seroient exposées à tous les injures de l'air, surtout celles chargées précisément sous ces écoutilles : ce sont de toutes les espèces d'avaries qui peuvent résulter de cette position dont la loi rend responsables le capitaine ou les gens de l'équipage.

Faute d'être bien amarré, faute d'être bien retenu sur ses ancres ou à quai, un navire peut se briser contre tout autre, ou être emporté contre des écueils sur des bancs, et s'y perdre également.

Le défaut de bon et solide amarrage peut provenir de la détérioration des câbles, ou du peu de soin que le capitaine aura mis à vérifier s'ils ont été solidement attachés à quai ou aux ancres, ou de sa négligence à vérifier si le fond sur lequel il se sera proposé d'ancrer, est tenable, et surtout si les ancres y ont bien pris.

C'est donc au capitaine à répondre du mauvais amarrage qu'il aura fait faire, ou qu'il aura laissé faire.

On ne charge communément les navires, à moins qu'ils ne soient à quai, et le tillac à hauteur de ce quai, qu'à l'aide de gabares, qui sont des espèces de bâtimens destinés à porter, prendre les marchandises à terre, et à les transporter jusqu'au navire éloigné du quai, et quelquefois hors des ports.

Ces gabares étant plus basses que les navires, les marchandises n'en peuvent être retirées, pour être portées et placées dans l'intérieur des navires, qu'à l'aide de ce qu'on appelle des *guindages*.

Un guindage ne se compose quelquefois que de simples cordes dont se servent les gens de l'équipage pour hisser, pour faire parvenir les marchandises des gabares sur le navire, et les porter dans son intérieur à la manière de nos tonneliers pour descendre des pièces de vin dans les caves, ou les en remonter.

Le plus ordinairement un guindage se compose de cordages et de poulies ou moufles.

Si ces guindages ne valent rien, si leur force n'est

pas proportionnée au poids qu'ils sont destinés à enlever en les supportant, les objets auxquels ils s'appliquent peuvent échapper à la mer, et s'y avarier, s'y gâter, ou, en s'échappant partout ailleurs, se briser, ou briser les objets sur lesquels ils portent en tombant.

C'est au capitaine à se pourvoir de guindages suffisans et proportionnés au service nécessaire, ou c'est à lui à répondre des accidens d'avaries qui arrivent aux marchandises, faute de s'en être pourvu de tels.

De quelque part que proviennent les avaries occasionnées aux marchandises, les propriétaires ont leur recours contre le capitaine, le navire et le fret.

Ils ont recours contre le navire, c'est-à-dire contre les propriétaires de ce navire, le navire lui-même étant affecté aux dommages des chargeurs, ainsi que le porte textuellement l'article 216 (*voyez* page 296), lorsque les avaries peuvent être imputées autant à ces propriétaires qu'au capitaine, ou lorsque ne pouvant être imputées qu'au capitaine, ils préfèrent de s'adresser à ces propriétaires comme étant responsables eux-mêmes des faits de leurs capitaines.

Les propriétaires des marchandises avariées par la faute du capitaine et de l'équipage, ont aussi recours sur le fret, c'est-à-dire qu'ils peuvent s'en dédommager en retenant le fret qu'ils sont convenus de payer jusqu'à concurrence de ces avaries ou en compte, si ce fret ne suffit pas ; quels que soient d'ailleurs, des propriétaires, du capitaine ou des gens de l'équipage, ceux qui doivent en définitif souffrir de cette retenue.

Voyez cependant *chapitre*, demande en avaries quand n'est pas recevable.

Lamanages, touages, pilotages et autres droits relatifs au service du navire ou du capitaine ne sont point avaries ; par qui sont payés ?

Les navires et bâtimens de mer sont assujettis au paiement de divers droits, soit à leur départ, soit en voyage, lors de leurs relâches, abordages ou arrivée au lieu de destination.

Ces droits sont, ou des salaires de gens préposés exprès

pour leur conduite le long de certaines côtes, ou pour leur entrée dans certains ports, ou des honoraires perçus par quelques officiers publics chargés de recevoir certains rapports, ou de délivrer certains actes indispensables pour sûreté de route ou des impôts particuliers dont le produit est destiné à l'entretien d'établissemens nécessaires ou utiles à la navigation.

Les touages, lamanages, pilotages pour entrer dans les havres ou rivières, ou pour en sortir, les droits de congés, visites, rapports, tonnes, balises, ancrages et autres droits de navigation ne sont point avaries; mais ils sont à la charge du navire (1).

On a expliqué plus haut ce que c'est que touage, lamanage et pilotage.

Les tonnes et balises ne sont qu'une seule et même chose.

Les balises sont des pièces de bois fixées dans l'eau, et se distinguant d'assez loin le long du cours d'une rivière ou d'un canal conduisant à un port, qui servent à indiquer aux navires les écueils qu'ils doivent éviter, et conséquemment la seule route sûre qu'ils doivent tenir.

Quelquefois, au lieu de balise, ces écueils et cette route ne sont indiqués que par des tonnes ou bouées (fagots) flottant sur les eaux.

Dommages causés aux navires par abordages, par qui sont supportés?

Quelque bien rangés et amarrés que puissent être des navires dans un port ou ailleurs, il peut arriver qu'ils s'abordent, qu'ils se choquent violemment l'un contre l'autre, et s'endommagent l'un et l'autre par l'effet d'une tempête, d'un vent extraordinaire ou de la force des lames de mer.

Dans le cas d'abordage, si l'événement a été purement

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 406. Les lamanages, touages, pilotages, pour entrer dans les havres ou rivières, ou pour en sortir, les droits de congés, visites, rapports, tonnes, balises, ancrages et autres droits de navigation, ne sont point avaries, mais ils sont de simples frais à la charge du navire.

fortuit, le dommage est supporté sans répétition par celui des navires qui l'a éprouvé. Si l'abordage a eu lieu par la faute de l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé; s'il y a doute dans les causes de l'abordage, le dommage est réparé à frais commun et par égale portion par les navires qui l'ont fait et souffert. Dans ces deux derniers cas l'estimation est faite par experts (1).

Les abordages fortuits ne sont que ceux qu'on ne pouvoit pas prévoir, qu'il n'étoit par conséquent possible d'éviter; tous les autres ne peuvent provenir que par les fautes ou inattention des capitaines. Leurs causes peuvent parfois être douteuses, c'est à des experts à en décider, ainsi qu'à fixer les dépenses qui doivent être supportées par le capitaine qui en est cause, ou par tous deux si la faute n'en peut être attribuée plutôt à l'un qu'à l'autre.

Demande en avarie, quand n'est pas recevable?

Le délaissement des effets assurés, ne peut être fait dans tous les cas auxquels il est permis, si la détérioration ou la perte ne va au moins à trois quarts. Il en est proportionnellement de même quant aux avaries ou communes ou particulières.

Si l'avarie commune n'excède pas un pour cent de la valeur cumulée (calculée) du navire et des marchandises ensemble, et si celle particulière n'excède pas aussi un pour cent de la valeur de chaque chose endommagée, ni l'une ni l'autre demande contre qui de droit,

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 407. En cas d'abordage de navires, si l'événement a été purement fortuit, le dommage est supporté, sans répétition, par celui des navires qui l'a éprouvé.

Si l'abordage a été fait par la faute de l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé.

S'il y a doute dans les causes de l'abordage, le dommage est réparé à frais communs, et par égale portion, par les navires qui l'ont fait et souffert.

Dans ces deux derniers cas, l'estimation du dommage est faite par experts.

afin de réparation de ce dommage, n'est pas recevable (1).

Ainsi dans le cas où le navire et les marchandises seroient ensemble de la valeur de 50,000 fr., dont un pour cent, par exemple, est de 5000 fr., si les avaries communes ne vont pas à cette somme, chacun supportera sa perte; personne des propriétaires du navire ou des chargeurs n'en pourra faire supporter aucune part aux autres.

Et ainsi à proportion de la valeur des marchandises et du navire ensemble, et de l'avarie ou des avaries communes, pour lesquelles les chargeurs, ou plutôt les marchandises, et le navire, et le fret contribuent, chacun dans la proportion déterminée par la loi.

Il en est de même quant aux avaries particulières, mais le calcul de un pour cent, ne s'applique pas à la totalité des avaries éprouvées par un chargeur; il s'applique à chaque espèce de marchandise de ce chargement, et à chaque partie séparée d'une même espèce de marchandise.

Par exemple un chargement sera composé d'une barrique de café de 1,500 francs, d'un baril cochenille de 1,000 francs, de 50 balles coton, chacune de 8,000.

Le un pour cent d'avaries se calculera sur la valeur de chaque espèce de marchandise, ou de celle contenue dans chaque enveloppe.

Si l'avarie éprouvée par la cochenille, ne va pas au moins à 500 francs, la demande en avarie ne sera pas recevable, et ainsi des autres marchandises pour chaque barrique, balle ou ballot.

Clause franc d'avaries existante au contrat d'assurance, qu'en résulte-t-il pour l'assureur?

L'article 332 du Code de Commerce porte entre autres dispositions, que le contrat d'assurance peut contenir toutes les conditions dont les parties sont convenues (*voyez* page 460).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 408. Une demande pour avaries n'est point recevable, si l'avarie commune n'excède pas un pour cent de la valeur cumulée du navire et des marchandises, et si l'avarie particulière n'excède pas aussi un pour cent de la valeur de la chose endommagée.

Il peut être de l'intérêt de l'assuré, de renoncer à être indemnisé de toute espèce d'avarie de la part de l'assureur, pour avoir une plus forte somme d'assurance; d'un autre côté l'assureur peut en consentant, ou sans consentir à payer une plus forte somme d'assurance, ne pas vouloir se charger d'aucune espèce d'avaries.

Si l'assurance est faite *franche d'avaries*, l'assureur sera affranchi de toutes celles que pourroient éprouver, ou auxquelles devroient contribuer les marchandises, depuis leur départ jusqu'à leur déchargement.

Seulement l'assuré, dans les cas où le délaissement est permis, aura le choix de faire ce délaissement ou de préférer l'action en avarie (1).

Si l'assureur préfère cette dernière action, il restera propriétaire de ses marchandises, et l'assureur ne le couvrira que de ces pertes; s'il fait délaissement, il n'aura à réclamer que la somme assurée.

La clause *franc d'avaries*, ne sera utile à l'assuré que pour le couvrir de sa perte de gain sur les marchandises perdues, par celui qu'il pourra espérer faire sur les marchandises sauvées, et ne fera aucun tort à l'assureur, qui n'en devra pas moins toutes les avaries, si le délaissement n'étoit pas possible aux termes de la loi, article 369 (*voyez page* 528), et ce sans autres embarras que de payer ces avaries.

DU JET ET DE LA CONTRIBUTION.

Le jet a lieu en mer, pour redresser lors de la tempête, un navire penchant plus d'un côté que de l'autre sur la surface de l'eau, par plus de pesanteur des marchandises chargées de ce côté, relative à celles chargées de l'autre, afin d'établir son égalité de stabilité d'un et d'autre côté sur la mer; ou bien pour lui faire prendre moins d'eau, et le mettre à même de moins

(1) *Code de Comm.*

Art. 409. La clause *franc d'avaries*, affranchit les assureurs de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement; et dans ces cas, les assurés ont l'option entre le délaissement et l'exercice d'action d'avarie.

toucher les écueils, bancs de sable ou de roche, qui s'élèvent du fond de la mer, et sur lesquels il pourroit être porté de force.

Le jet peut avoir aussi pour motif, d'alléger un bâtiment, et de procurer ainsi plus de vitesse à sa marche, lorsqu'on est poursuivi par l'ennemi ou les pirates, et dans la vue de leur échapper par une fuite plus prompte et plus rapide.

Mais jamais aucun jet ne peut être effectué, sans que le capitaine ait pris l'avis des intéressés au chargement, s'il s'en trouve dans le navire, et des principaux de l'équipage : s'il y a diversité, l'avis du capitaine et des principaux de l'équipage est suivi.

La délibération pour le jet, ne pourra pas toujours être rédigée à l'instant où elle aura lieu, parce qu'il sera toujours plus pressant d'effectuer le jet, s'il est jugé nécessaire, que de s'occuper d'aucune autre chose ; mais elle devra l'être aussitôt que le capitaine en aura les moyens.

Cette délibération doit être rédigée à part du régistre, et y être ensuite transcrite. Elle doit exprimer les motifs qui ont déterminé le jet, indiquer les objets jetés ou endommagés (par le jet) ; elle doit être signée de ceux qui y ont concouru, ou contenir les motifs de leur refus de signer.

Au premier port ou le navire abordera, le capitaine est tenu dans les vingt-quatre heures, d'affirmer les faits contenus dans la délibération transcrite sur le registre.

Les choses les moins nécessaires, les plus pesantes, et de moindre prix, sont jetées les premières, et ensuite les marchandises du premier pont au choix du capitaine, et par l'avis des principaux de l'équipage (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 410. Si, par tempête ou par la chasse de l'ennemi, le capitaine se croit obligé, pour le salut du navire, de jeter en mer une partie de son chargement, de couper ses mâts, ou d'abandonner ses ancres, il prend l'avis des intéressés au chargement qui se trouvent dans le vaisseau, et des principaux de l'équipage.

S'il y a diversité d'avis, celui du capitaine et des principaux de l'équipage est suivi.

411. Les choses les moins nécessaires, les plus pesantes et de

Couper ses mâts, abandonner ses ancres, ou jeter à la mer, sont des expédiens extrêmes de salut.

Si les capitaines étoient autorisés à prendre seuls ce parti, ils pourroient souvent se trouver exposés à des reproches peut-être mal fondés, et sous lesquels cependant il ne seroit pas impossible qu'ils succombent, ou qui au moins pourrroient leur faire perdre la meilleure réputation et la mieux acquise.

C'est pour leur conserver leur réputation de probité et de capacité, aussi utiles à eux-mêmes en particulier, qu'au commerce, que le législateur veut qu'ils prennent dans des conjonctures aussi difficultueuses, l'avis des intéressés au chargement, et des principaux de l'équipage.

C'est parce qu'il est possible que les intéressés au chargement tiennent trop à leur intérêt personnel, mal entendu, que la loi dit qu'en cas de diversité d'avis entre ces intéressés au chargement, et les principaux de l'équipage, l'avis de ceux-ci sera suivi.

C'est autant pour parvenir à rembourser sans difficulté la valeur des effets perdus par le jet, ou l'abandon, que pour ne laisser aucun doute sur la nécessité d'aussi fâcheuses opérations, que le législateur veut que la délibération qui l'aura précédée soit rédigée par écrit, dans la forme qu'il a prescrite, qu'elle soit transcrite sur le registre du capitaine, et par lui affirmée.

Il semble que cette affirmation ne doit être faite

---

moindre prix, sont jétées les premières, et ensuite les marchandises du premier pont au choix du capitaine, et par l'avis des principaux de l'équipage.

Art. 412. Le capitaine est tenu de rédiger par écrit la délibération, aussitôt qu'il en a les moyens.

La délibération exprime

Les motifs qui ont déterminé le jet;

Les objets jetés ou endommagés.

Elle présente la signature des délibérans, ou les motifs de leur refus de signer.

Elle est transcrite sur le registre.

413. Au premier port où le navire abordera, le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, d'affirmer les faits contenus dans la délibération transcrite sur le registre.

que sur la présentation de l'original de la délibération elle-même qui doit rester en dépôt dans les mains de l'officier, devant lequel l'affirmation sera faite.

La loi ne prescrit pas formellement cette mesure, mais elle résulte de la disposition précise qui veut que cette délibération soit transcrite, et non pas simplement notée sur le registre du capitaine.

Si le dépôt n'en devoit pas avoir lieu, à quoi bon l'affirmation? qu'étoit-il besoin d'ordonner que la délibération fût rédigée et signée à part du registre? à quoi bon ordonner la transcription de cette délibération sur le registre, plutôt que de prescrire qu'elle seroit rédigée et signée sur le registre lui-même?

D'ailleurs, comment l'officier public justifiera-t-il au besoin que cette affirmation a été faite, et qu'elle a été faite sur le procès-verbal même qui en constate le résultat, l'objet et la suite, s'il ne dresse un acte relatif à cette affirmation elle-même au pied de ce procès-verbal; s'il ne délivre pas au capitaine une expédition en règle et du procès-verbal de la délibération, et de l'acte d'affirmation? la responsabilité du capitaine sera-t-elle suffisamment à couvert par la transcription pure et simple de cette délibération sur son registre?

D'après tous ces motifs, on croit devoir assurer que la marche ci-dessus indiquée est la seule à suivre pour répondre à l'intention de la loi, qui n'est pas explicitement développée, mais dont on doit être persuadé après l'avoir étudiée dans ses motifs et dans sa fin.

État de Contribution pour paiement des Effets jetés, comment se dresse-t-il? par qui est-il rendu exécutoire?

Le procès-verbal de la délibération autorisant le jet, et constatant les marchandises ou autres effets qui auront été jetés, quels autres auront été endommagés par le jet, rapproché des connoissemens et des factures, s'il y en a, rien ne sera aussi facile que de procéder à l'estimation du tout, et de dresser total des pertes.

Cependant, pour ne donner à personne pas même le

prétexte de contester l'estimation de ces pertes, ni la répartition de son total, la loi veut que l'état des pertes et dommages soit fait par des experts dans le lieu du déchargement du navire, et à la diligence du capitaine n'y ayant aucun intérêt.

Les experts sont nommés par le tribunal de commerce si le déchargement se fait dans un port français.

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, les experts sont nommés par le juge de paix.

Ils sont nommés par le consul de France, et à son défaut, c'est-à-dire s'il n'y a pas de consul dans le lieu du déchargement du navire, par le magistrat du lieu, si la décharge se fait dans un port étranger.

Les experts prêtent serment avant d'opérer.

Les marchandises jetées sont estimées suivant le prix courant du lieu du chargement, leur qualité est constatée par la production des connoissemens, et des facture s'il y en a.

Les experts nommés font la répartition des pertes et dommages. Cette répartition est rendue exécutoire par le tribunal.

Dans les ports étrangers, la répartition est rendue exécutoire par le consul de France; à son défaut par tout tribunal compétent sur les lieux (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 414. L'état des pertes et dommages est fait dans le lieu du déchargement du navire, à la diligence du capitaine et par experts.

Les experts sont nommés par le tribunal de commerce, si le déchargement se fait dans un port français.

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, les experts sont nommés par le juge de paix.

Ils sont nommés par le consul de France, et, à son défaut, par le magistrat du lieu, si la décharge se fait dans un port étranger.

Les experts prêtent serment avant d'opérer.

415. Les marchandises jetées sont estimées suivant le prix courant du lieu du déchargement; leur qualité est constatée par la production des connoissemens, et des factures s'il y en a.

416. Les experts nommés en vertu de l'article 414, font la répartition des pertes et dommages.

La répartition est rendue exécutoire par l'homologation du tribunal.

Dans les ports étrangers, la répartition est rendue exécutoire par le consul de France, ou à son défaut par tout tribunal compétent sur les lieux.

La loi dit que l'état des pertes sera fait à la diligence du capitaine par experts nommés exprès, ou par le tribunal de commerce, ou par le juge de paix, ou autres magistrats qu'elle indique, selon que le déchargement aura lieu en France ou dans l'étranger ; mais elle n'indique pas la forme selon laquelle le capitaine procédera pour faire nommer les experts.

Il est, on croit, nécessaire de suppléer au silence de la loi.

Avant tout, on croit aussi devoir observer qu'à défaut de tribunal de commerce, dans le lieu où se fait le déchargement, le tribunal de première instance, s'il en existe un, remplace de droit le tribunal de commerce, aux termes de l'article 640 (*voyez* de la compétence des tribunaux de commerce).

Ainsi, le capitaine ne devra jamais se pourvoir devant le juge de paix, pour faire nommer des experts, que lorsqu'il n'existera dans le lieu du déchargement ni tribunal de commerce, ni tribunal de première instance, remplaçant alors de droit le tribunal de commerce.

Passons à la forme dans laquelle le capitaine doit se pourvoir pour faire nommer des experts.

L'estimation préalable de la valeur des effets jetés n'étant qu'une expertise ordinaire dont le provocateur est le capitaine, il n'aura autre chose à faire que de présenter requête aux magistrats, par laquelle il leur exposera les faits qui nécessitent la nomination des experts, et indiquera l'objet et la fin de leur commission.

A cette requête devra être jointe l'expédition du procès-verbal de la délibération pour jet, et celle de l'acte d'affirmation qui en aura été faite devant l'officier compétent.

Les experts nommés par ordonnance au bas de cette requête, portant en même temps indication du jour, du lieu et de l'heure auxquels ils devront se présenter pour prêter serment, le capitaine leur fera notifier à chacun, et la requête et l'ordonnance à l'ordinaire, avec sommation de se trouver au lieu, au jour et à l'heure indiqués pour prêter leur serment.

Leur serment reçu, le capitaine leur remettra toutes les pièces nécessaires à leurs opérations, qui sont la

requête et l'ordonnance de leur nomination, l'expédition de l'ordonnance qui aura donné acte de leur prestation de serment, l'expédition du procès-verbal du jet constatant quels effets ou marchandises ont été jetés, les connoissemens où seront indiquées leurs espèce, nature et qualité. Si les intéressés au chargement sont sur le lieu, ils devront aussi remettre, s'ils le veulent, aux experts, les factures de leurs marchandises perdues; sur et d'après ces pièces, ces experts procéderont aux visite, examen et estimation pour lesquels ils auront été nommés.

L'intention du législateur étant probablement que l'expertise soit la plus expéditive possible, et n'éprouve en conséquence aucun retard, on croit que le magistrat auquel le capitaine s'adressera pour faire nommer des experts devra toujours en nommer trois pour éviter tout partage d'opinion qui pourroit avoir lieu s'il n'en étoit nommé que deux, et épargner les longueurs et les frais d'une seconde et sur-expertise.

L'état des pertes dressé ainsi que celui de leur répartition, sur tous ceux qui doivent la supporter, les expert le remettront au juge qui les aura nommés, pour être par lui homologué et rendu exécutoire.

Homologuer un rapport d'experts, c'est l'approuver; rendre exécutoire la répartition des pertes dont il s'agit, c'est déclarer en vertu d'autorité conférée exprès par la loi, que la taxe de contribution faite pour chacun de ceux qui doivent payer ces pertes, sera mise à exécution contre les refusans par toutes voies de droit, telles que saisies-exécutions de leurs meubles, saisie-immobilière, saisie-arrêt, ou oppositions entre les mains de leurs débiteurs, selon les formes prescrites pour ces sortes de contraintes.

L'homologation dont il s'agit ici ne doit pas être donnée précisément parce que les experts auront décidé telle ou telle chose; elle ne doit être que le résultat de la conviction du juge sur le bien ou mal opéré des experts, après examen exact et suivi de tout ce qu'ils auront fait, du moins quant à la répartition.

S'ils ont bien et régulièrement opéré, le juge doit ho-

mologuer et rendre exécutoire l'état de répartition; s'ils ont mal opéré, il doit nommer d'autres experts en motivant son ordonnance.

L'état de répartition homologué et rendu exécutoire, restera déposé au greffe avec toutes les pièces, et il sera délivré au capitaine expédition du procès-verbal des experts, et de l'ordonnance du tribunal.

A l'égard de cette répartition, la loi dit qu'elle sera rendue exécutoire par l'homologation du tribunal; par ce mot générique, la loi a désigné en même temps que c'étoit au tribunal qui auroit nommé les experts à homologuer la répartition; ce mot *tribunal* s'applique au juge de paix, ainsi qu'à toute autre juridiction.

On croit qu'on se tromperoit si, argumentant du mot lui-même, on soutenoit le contraire.

L'attribution donnée au juge de paix du lieu où se fait le déchargement, à défaut de tribunal de commerce ou de tribunal de première instance devant en faire les fonctions, emporte celle de l'homologation.

Il y a plus : il semble que l'opération simple de nommer des experts, et celle aussi simple de vérifier l'exactitude de la répartition, n'ont été confiées qu'au président même de chaque tribunal ou au juge qui le représente en cas d'absence.

En effet, ni l'une ni l'autre de ces opérations ne présentant aucune difficulté à résoudre, aucun point de droit à discuter, qu'est-il besoin que tout un tribunal, que trois juges au moins, puisque les tribunaux de commerce peuvent instruire et juger toutes contestations n'étant que trois, s'occupe de telles opérations pour l'une desquelles il ne faut que de la probité, tandis que l'autre n'est que de calcul, ne peut ni ne doit consister qu'à vérifier si la répartition a été faite sur chacun des contribuables aux pertes en proportion du résultat de leur estimation, et de chaque chargement partiel ?

En prenant le sens du mot *tribunal* que la loi emploie, pour désigner l'autorité qui doit nommer les experts et homologuer, ainsi qu'on vient de l'exposer, il ne restera plus aucun doute que le juge de paix ayant nommé les experts, doit seul homologuer.

Pour parvenir à la répartition du montant de ces

pertes, les experts, pour en vérifier l'exactitude, et le tribunal ou plutôt le juge doit faire attention à ce que prescrivent les dispositions de la loi qui suivent.

La répartition est faite sur les effets jetés et sauvés, et sur moitié du navire et du fret, à proportion de leur valeur au lieu du déchargement.

Les marchandises déclarées au connoissement étant reconnues, lors de l'estimation, être d'une qualité inférieure, elles contribuent d'après la qualité indiquée si elles sont sauvées.

Elles sont payées sur le pied de leur valeur, si elles sont jetées ou endommagées (1).

La répartition se fait sur les effets jetés ainsi que sur ceux sauvés, parce qu'étant payés et le jet étant un malheur commun, les propriétaires de ces effets doivent en supporter leur part de perte, comme tous les autres propriétaires, du surplus du chargement.

Le jet étant une des avaries déclarées communes par la loi, c'est le cas de lui appliquer la disposition de l'article 401 (*voyez* page 561). C'est en raison de la disposition générale portée en cet article 401, que la loi veut que la moitié du navire et du fret contribue au jet.

L'estimation des marchandises sauvées a surtout été ordonnée préalablement à la répartition des pertes, parce que pour établir justement cette répartition, il ne seroit pas toujours prudent de s'en rapporter aux déclarations des chargeurs portées dans les connoissemens.

En ordonnant l'estimation des marchandises, il falloit parer à un autre inconvénient, source inévitable de contestations auxquelles l'intérêt privé d'abord déguisé et mis à découvert, n'auroit jamais manqué de se livrer.

Par des motifs qu'il n'est pas nécessaire de développer ici, il arrive assez souvent que les chargeurs ne déclarent pas aux connoissemens ni la qualité de leurs marchandises ni leur valeur réelle.

(1) *Code de Comm.*

Art. 417. La répartition pour le paiement des pertes et dommages est faite sur les effets jetés et sauvés, et sur moitié du navire et du fret, à proportion de leur valeur au lieu du déchargement.

Cette valeur connue au moyen de l'estimation, le chargeur dont les marchandises auroient été sauvées, auroit pu prétendre ne contribuer au paiement de celles jetées que sur le pied de la valeur qu'il auroit déclarée, et au contraire, si elles avoient été jetées, vouloir profiter de l'estimation faite de celles sauvées.

De-là seroit résulté une infinité de contestations qui auroient beaucoup embarrassé la marche simple que le législateur a entendu tracer pour la répartition; aussi a-t-il pourvu à cet inconvénient.

La qualité des marchandises ayant été déguisée par ces connoissemens, et ces marchandises se trouvant d'une plus grande valeur, elles contribueront sur le pied de leur estimation si elles sont sauvées; et elles ne seront payées que d'après la quotité désignée par le connoissement si elles sont perdues (1).

Les motifs de cette décision sont qu'en principes de législation, personne ne peut se faire un titre à soi-même, ou du moins prétendre s'en servir et le faire valoir contre la justice, et c'est ce qui seroit arrivé assez souvent en matière de répartition de paiement des effets jetés, si le législateur n'avoit ordonné qu'elle seroit faite d'après l'estimation, et non pas d'après les déclarations portées au connoissement.

Le chargeur dont les marchandises auront été jetées, n'aura pas à se plaindre de n'en être payé que d'après la valeur déclarée au connoissement. Si alors on suit, peut-être pour sa perte, le titre qu'il se sera fait lui-même, ce sera par impossibilité de faire mieux, et le mieux sera de le considérer comme son propre juge. S'il

---

(1) *Code de Comm*

Art. 418. Si la qualité des marchandises a été déguisée par le connoissement, et qu'elles se trouvent d'une plus grande valeur, elles contribuent sur le pied de leur estimation, si elles sont sauvées;

Elles sont payées d'après la qualité désignée par le connoissement, si elles sont perdues.

Si les marchandises déclarées sont d'une qualité inférieure à celle qui est indiquée par le connoissement, elles contribuent d'après la qualité indiquée par le connoissement, si elles sont sauvées;

Elles sont payées sur le pied de leur valeur, si elles sont jetées ou endommagées.

perd, ce sera sa faute; il ne pourra s'en prendre qu'à lui.

Il en est de même, que les marchandises aient été sauvées ou jetées, lorsque les marchandises ont été déclarées, par le connoissement, d'une qualité supérieure à celle qui auroit dû y être seulement indiquée. Elles paient et sont payées d'après cette qualité; tout est ici égal, dans les deux cas, pour le chargeur : c'est sa faute s'il perd. En cas de perte, on ne peut remédier au détriment que les contribuables à la perte éprouvent de la fraude tentée par les chargeurs; il doit en être puni, si les marchandises sont sauvées.

Il est des effets nécessaires et indispensables à la défense ou à la conservation du navire et des marchandises, ou à l'approvisionnement de subsistance des gens de l'équipage; telles sont les munitions de guerre, et sous ces termes sont compris toutes les armes offensives et défensives, et tout ce qui contribue à leur service, comme poudre, plomb, boulets et autres; les munitions de bouche et les hardes des gens de l'équipage. Tous ces objets, s'ils ont été jetés, doivent être payés par contribution sur *tous* les autres effets, sur ceux jetés comme sur ceux sauvés (1).

Ces effets doivent être payés, parce que leur jet n'est qu'un sacrifice fait par le capitaine et les gens de l'équipage, au salut des marchandises, auquel ils ne peuvent y être obligés que pour eux seuls, et même à la dernière extrémité, et seulement à défaut de toute autre charge.

De cette disposition particulière de la loi, il résulte bien évidemment que toutes les fois qu'il s'agira d'estimation du chargement d'un navire, à cause de jet et de répartition de contribution et pertes, les experts devront, aussitôt l'estimation faite, procéder à celle des munitions de guerre ou de bouche, et des hardes des gens de l'équipage perdues, et en établir, préalable-

(1) *Code de Comm.*

Art. 419. Les munitions de guerre et de bouche, et les hardes des gens de l'équipage ne contribuent point au jet; la valeur de celles qui auront été jetées sera payée par contribution sur tous les autres effets.

ment à toute autre, la contribution générale sur tous les objets perdus et sauvés, dont étoit composé le chargement. (*Voyez* au surplus l'art. 428 plus bas.)

Le capitaine peut, aux termes de l'art. 292 (*voyez* page 403), mettre à terre, dans le lieu du chargement, les marchandises trouvées dans son navire, si elles ne lui ont point été déclarées, c'est-à-dire, s'il n'en a été par lui fourni aucun connoissement, ou si le chargement n'a été constaté par aucune charte-partie ou acte d'affrétement, ou nolissement, en prendre le plus haut fret.

Dans ce dernier cas, il doit noter le chargement de ces marchandises sur son registre, et en faire la déclaration à qui de droit.

S'il s'en trouve que le capitaine ait ignoré, dont il n'y auroit eu ni connoissement ni note sur le registre, et dont conséquemment il pourroit bien se faire qu'il n'e fît aucune déclaration aux experts, ils ne sont pas payés s'ils sont jetés; cependant ils contribuent s'ils sont sauvés (1).

Ces effets ne sont pas payés s'il n'en existe pas de connoissement ou de déclaration faite par le capitaine, parce qu'alors rien ne constatera leur chargement ni leur jet.

Ils contribuent s'ils sont sauvés, parce que tout ce qui a été sauvé, doit contribuer à la perte.

Ainsi qu'on l'a vu article 229, page 317, le capitaine répond de tous le dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il auroit chargées sur le tillac, sur le premier pont de son vaisseau, sans le consentement par écrit du chargeur, excepté cependant pour toute expédition de petit cabotage.

Ces effets exigeoient, en cas de jet de contribution, que le législateur portât une disposition qui leur fût particulière; et c'est ce à quoi il n'a pas manqué.

Ces effets contribuent à la perte des autres s'ils sont sauvés, s'ils sont jetés ou endommagés par le jet. Le pro-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 420. Les effets dont il n'y a pas de connoissement ou déclaration du capitaine, ne sont pas payés s'ils sont jetés; ils contribuent s'ils sont sauvés.

priétaire n'est point admis à former une demande en contribution (ne peut prétendre à la contribution) ; il ne peut exercer son recours que contre le capitaine (1).

Le chargeur n'a de recours que contre le capitaine, parce que, s'il a autorisé le capitaine à charger ses marchandises sur le tillac, il se sera dès-lors soumis à toutes les pertes et dommages auxquels se trouvent à tout moment exposées toutes marchandises chargées à cette place, au nombre desquels il faut comprendre et leur jet plus facile à opérer, et tous les dommages qu'elles pourroient éprouver par tout autre jet.

Si le capitaine n'a pas été autorisé à charger ainsi ces marchandises, il restera soumis à la responsabilité qui lui est imposée par l'article 229. Ce sera alors sa faute si elles ont été préférées pour le jet à toutes autres, ou si elles ont été endommagées pour opérer le jet des autres chargées.

Dans quel cas y a-t-il lieu à contribution au profit du navire pour dommage que lui auroit causé le jet?

Il n'y aura aucune contribution au profit du navire pour aucun des dommages qui lui seroient arrivés par l'effet du jet que dans le cas où le dommage auroit été fait exprès pour faciliter le jet (2).

Il est quelquefois si pressant et si difficile d'opérer le jet sans ouvrir exprès le navire, qu'on est forcé à se résoudre à cette opération.

Cette ouverture a lieu dans les entreponts au-dessus de la flottaison pour épargner le temps que demanderoit leur apport sur le premier pont ; elle ne peut non plus que le

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 421. Les effets chargés sur le tillac du navire contribuent s'ils sont sauvés.

S'ils sont jetés ou endommagés par le jet, le propriétaire n'est point admis à former une demande en contribution ; il ne peut exercer son recours que contre le capitaine.

(2) Art. 422. Il n'y a lieu à contribution pour raison du dommage arrivé au navire, que dans le cas où le dommage a été fait pour faciliter le jet.

jet être faite qu'en conséquence de délibération prise exprès (1).

Le procès-verbal de délibération pour le jet doit contenir en même temps celle relative à l'ouverture du navire, si elle a été indispensable, et désigner le lieu où cette ouverture devra être pratiquée, ou celui où elle aura été faite.

Lorsque cette contribution a lieu, la répartition doit être faite comme pour le jet des munitions de guerre et de bouche, et de hardes des gens de l'équipage, à part de toute autre, et avant celle qui ne concerne que les chargeurs relativement aux autres effets perdus.

Le Jet ne sauvant pas le navire, il n'y a lieu d'aucune contribution.

Le jet en mer, parfois nécessaire et autorisé par la loi, n'a d'autre but, et ne doit avoir d'autre fin que de sauver au moins le navire et les hommes d'équipage. La contribution établie n'est qu'un juste dédommagement du sacrifice utile qui en a été fait au salut commun. Mais si le navire se perd malgré le jet, ce sacrifice devient inutile: le malheur étant général, personne ne doit être assujetti à augmenter sa perte particulière au profit de qui que ce soit.

Aussi, si le jet ne sauve pas le navire, il n'y a liéu à aucune contribution. Les marchandises sauvées ne sont point tenues du paiement ni du dédommagement de celles jetées ou endommagées.

Le navire sauvé par le jet, et les marchandises venant à se perdre en route, comment se fait l'estimation des effets sauvés pour contribution à la perte des autres?

Le jet peut avoir pour cause une voie d'eau qu'il est impossible de réparer. Le navire ouvert pour le jet peut

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 426. Si, en vertu d'une délibération, le navire a été ouvert pour en extraire les marchandises, elles contribuent à la réparation du dommage causé au navire.

en effectuer une au moyen de laquelle les marchandises sauvées peuvent être totalement perdues.

Ces marchandises dont l'arrimage (l'arrangement) aura été dérangé, et qu'on n'aura pu rétablir, exposées au roulis, et par conséquent à un ballottage et à des chocs continuels et à tout moment répétés, peuvent également se perdre, c'est-à-dire éprouver des détériorations presqu'équivalentes à une perte absolue.

Aux termes de l'article 415 (*voyez* page 574), l'estimation des marchandises sauvées et intactes, ou qui ne sont que légèrement endommagées, doit être faite pour asseoir la contribution à la perte de celles jetées sur le pied de leur valeur dans le lieu du déchargement; mais, les marchandises sauvees ayant subi une perte de valeur considérable, relativement à tous les lieux où elles auroient du débit, étant saines, et peut-être plus encore relativement au lieu de leur destination, il ne seroit pas juste de les estimer autrement que sur le pied de leur valeur actuelle et du moment en l'état où elles se trouvent, déduction faite des frais de sauvetage.

Les effets jetés à la mer n'étant pas la cause du dépérissement ou dommage arrivé aux marchandises sauvées depuis le jet, il ne seroit pas juste non plus qu'ils contribuassent à ces dommages.

Le navire s'étant perdu ou étant réduit à l'état d'innavigabilité, il seroit de toute injustice que les marchandises indemnisassent les propriétaires de sa perte.

Le législateur a pourvu à tous ces cas, d'après les motifs de justice, ou généraux ou particuliers, qui doivent s'y adapter (1).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 423. Si le jet ne sauve le navire, il n'y a lieu à aucune contribution.

Les marchandises sauvées ne sont point tenues du paiement ni du dédommagement de celles qui ont été jetées ou endommagées.

424. Si le jet sauve le navire, et si le navire, en continuant sa route, vient à se perdre.

Les effets sauvés contribuent au jet sur le pied de leur valeur en l'état où ils se trouvent, déduction faite des frais de sauvetage.

425. Les effets jetés ne contribuent en aucun cas au paiement des dommages arrivés depuis le jet aux marchandises sauvées.

Les marchandises ne contribuent point au paiement du navire perdu ou réduit à l'état d'innavigabilité.

Ce sera donc aux experts qui devront faire l'estimation des effets sauvés, à ne faire cette estimation dans le cas ci-dessus déterminé qu'ainsi que le prescrit la loi pour les effets sauvés et presque perdus, et surtout de n'établir pour les effets jetés aucune contribution pour dommages arrivés aux marchandises sauvées depuis le jet.

Peut-être cette dernière mesure paroîtra-t-elle impossible à effectuer, attendu que les marchandises jetées devant être estimées selon leur valeur réelle, et les autres ne devant l'être que d'après leur valeur relative et presque nulle, la contribution pesera nécessairement davantage sur les marchandises jetées que sur celles sauvées ; ce qui constituera en quelque sorte une contribution réelle aux dommages survenus depuis le jet aux marchandises conservées.

Cette idée n'aura aucune suite, si d'un côté l'on fait attention que le législateur en prescrivant l'estimation des effets jetés à leur valeur, n'a pas dû prévoir le cas particulier de la détérioration subséquente des effets sauvés ; ni s'embarrasser de l'erreur dans laquelle pourroit tomber le propriétaire des effets sauvés, en rapprochant maladroitement ces deux dispositions bien différentes, et quant à leur objet, et quant à leur fin.

En défendant d'établir aucune contribution sur les effets jetés pour raison des dommages arrivés aux marchandises sauvées depuis le jet, le législateur n'a eu aucune autre intention, que de ne pas diminuer son recouvrement quel qu'il dût être, et de ne pas augmenter la perte, pour raison de dommages que la justice ne vouloit pas qu'il supportât.

Il ne devoit en avoir aucune autre, et il a atteint son but. S'il en avoit ordonné autrement, il l'auroit dépassé, ce qui est aussi dangereux en législation que de ne pas s'y fixer et s'y arrêter convenablement.

Marchandises mises dans des barques pour alléger le navire à l'entrée d'un port ou d'une rivière, venant à se perdre, quand sont ou non payées par répartition sur celles restées dans le navire et sauvées ?

Les navires tirant trop d'eau, plongeant trop avant

à cause de leur charge, et pouvant à raison de ce trop risquer de toucher, échouer ou se briser contre les bancs ou roches, sémés dans le cours des rivières ou canaux conduisant au port toujours bien moins profond que la mer, il est souvent indispensable d'alléger le navire en distribuant une partie du chargement dans des barques, qui peuvent elles-mêmes faire naufrage, ou être seules sauvées, le navire lui-même venant à périr dans ce passage.

La perte des marchandises mises sur les barques, ayant lieu, la répartition en est faite sur le navire et le chargement en entier;

Si le navire périt avec le reste de son chargement, il n'est fait aucune répartition sur les marchandises mises dans les alléges, quoiqu'elles arrivent à bon port (1).

Rien de plus juste que ces dispositions : la perte des marchandises mises dans les barques, sera supportée par les marchandises restées dans le navire et sauvées, parce que leur perte ne sera que la suite de leur déplacement pour la sûreté du navire, et du surplus de son chargement.

Le navire au contraire périssant, il ne sera fait aucune répartition sur les marchandises mises dans les alléges, parce que si elles étoient restées dans le navire, elles seroient péries comme les autres, et n'auroient été sauvées qu'en courant des dangers particuliers, qu'aucun moyen n'auroit pu alors réparer, si elles n'avoient pas eu le bonheur d'y échapper.

Il n'est pas ici question de ne faire la répartition que sur une portion du navire. C'est sur l'entier des marchandises et du navire qu'elle doit être faite.

La raison en est que les marchandises mises dans les barques, et perdues par suite de ce déplacement,

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 427. En cas de perte des marchandises mises dans des barques pour alléger le navire entrant dans un port ou une rivière, la répartition en est faite sur le navire et son chargement en entier.

Si le navire périt avec le reste de son chargement, il n'est fait aucune répartition sur les marchandises mises dans les alléges, quoiqu'elles arrivent à bon port.

en auront couru les risques, autant pour le navire que pour le surplus du chargement qu'elles auroient conservé, et dont les valeurs seroient à peu près égales.

D'ailleurs cette répartition sera faite dans la forme ci-dessus prescrite, articles 414 et suivans (*voyez* page 574), la loi n'en prescrivant aucune autre.

Capitaine et gens de l'équipage sont privilégiés, pour la contribution établie à leur profit à cause de jet de munitions de guerre et de bouche, ou des hardes des gens de l'équipage.

La disposition de l'article 419 (*voyez* page 580), qui veut que la répartition et la contribution pour cause de perte de ces objets par jet en mer, portent sur toutes les marchandises indistinctement, et soient en conséquence faites et établies à part, et avant celles relatives aux chargeurs, auroit été illusoire, si le législateur n'y eût pas ajouté que le capitaine et les gens de l'équipage seroient privilégiés sur les marchandises, ou leur prix, pour le montant de leur contribution.

Cette déclaration importante n'a pas été oubliée (1).

Les priviléges établis par la loi n'ont aucune autre fin que de conférer, à ceux au profit desquels ils l'ont été, le droit d'être avant tout autre payés sur le prix d'une chose dont la distribution doit être faite entre plusieurs.

Ainsi, dans le cas où le montant d'une estimation de marchandises sauvées par jet en mer, ne suffiroit que pour remplir le capitaine et les gens de l'équipage du montant de leur contribution particulière, eux seuls en profiteront.

De tout ce qui a été dit au sujet de toute contribution à cause de jet en mer, il résulte qu'aussitôt que l'état de répartition aura été homologué, le capitaine devra en dresser un état particulier et retenir en vertu de son privilége et de celui des gens de son équipage, ce qui leur

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 428. Dans tous les cas ci-dessus exprimés, le capitaine et l'équipage sont privilégiés sur les marchandises ou le prix en provenant pour le montant de la contribution.

en reviendra ; qu'il devra même faire le recouvrement de la totalité de la contribution, à la charge des différens intéressés à la recueillir, et qu'il en sera comptable envers chacun d'eux, quelque part que cette contribution ait été établie; mais surtout si elle a eu lieu dans un lieu éloigné de celui de la demeure des ayans-droits à cette contribution, et de celui de ceux qui doivent la supporter.

Il semble que ces mots *l'état des pertes sera fait à la diligence du capitaine* (représentant les propriétaires du navire), portés en l'article 414 (*voyez* pag. 574), n'ont aucun autre sens, motif et fin.

Effets jetés en mer et recouvrés, leur propriétaire en ayant été payé au moyen de contribution sur les effets sauvés, de quoi est-il tenu ?

Les effets jetés à la mer dans un cas de nécessité peuvent être recouvrés par leur propriétaires ; s'ils l'ont été et qu'il ait touché sa part de contribution des effets sauvés, il est tenu de rapporter au capitaine et aux intéressés ce qu'il a reçu de contribution, déduction faite des dommages causés par le jet, et des frais de recouvrement (1).

DES PRESCRIPTIONS.

La prescription est un moyen autorisé par la loi pour acquérir la propriété d'un bien quelconque, par la possession constante et sans trouble qu'on en a eue pendant un certain temps déterminé par elle pour produire cet effet, sans aucun autre titre.

C'est aussi le droit de ne pas payer une dette dont la demande a été négligée pendant le délai légal fixé exprès pour en réclamer le paiement.

Il est des personnes qui ne peuvent prescrire, c'est-

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 429. Si, depuis la répartition, les effets jetés sont recouvrés par les propriétaires, ils sont tenus de rapporter au capitaine et aux intéressés ce qu'ils ont reçu dans la contribution, déduction faite des dommages causés par le jet et des frais de recouvrement.

à-dire, se dire propriétaires de certains objets, quoiqu'ils en aient joui sans trouble pendant le temps, et même plus de temps qu'il n'en faut à tous autres pour acquérir la propriété des mêmes objets.

Ces personnes sont, aux termes du Code Napoléon, art. 2236, celles qui possèdent pour autrui.

Le capitaine de navire est dans ce cas à l'égard du bâtiment qu'il commande (1).

Action en délaissement des effets assurés, quand est prescrite ?

L'article 373 (*voyez* page 332) a déterminé qu'après certain délai, l'action en délaissement n'étoit plus recevable; par un article particulier, la loi a aussi déclaré qu'après ces délais échus, elle est prescrite; l'un et l'autre concordent et ne diffèrent que dans les termes, dont le résultat est le même (2).

Actions résultantes du Commerce Maritime proprement dit, relatives aux propriétaires de navire et à tous ceux qui leur appartiennent et peuvent avoir directement affaire à eux, quand prescrites ?

Toutes ces actions se prescrivent, faute de paiement ou de demande, pendant un an consécutif, à moins qu'il n'y ait cédule (reconnoissance), obligation, arrêté de compte, écrits ou interpellation judiciaire (demande en justice ou sommation extrajudiciaire de payer).

Ces prescriptions portent sur le fret, les gages et loyers des officiers, matelots et autres gens de l'équipage. Toute action qui a pour objet l'une ou l'autre de ces choses, est prescrite lorsqu'elle n'est exercée qu'un an après le voyage fini.

Cette année se compte du jour où le capitaine a fait son rapport d'arrivée, aux termes de l'art. 242 (*voyez* page 333).

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 430. Le capitaine ne peut acquérir la propriété du navire par voie de prescription.

(2) Art. 431. L'action en délaissement est prescrite dans les délais exprimés par l'article 373.

Toute nourriture fournie aux matelots par l'ordre du capitaine, un an après la livraison ;

Toutes fournitures de bois et autres choses nécéssaires aux constructions, équipement et avictuaillement du navire, un an après ces fournitures faites ;

Tout salaire d'ouvriers et pour ouvrages faits, un an après la réception des ouvrages.

Cette réception peut être volontaire ou faite par experts. L'année de prescription se compte de la date du procès-verbal ou de l'acte privé de réception.

Toute demande en délivrance de marchandises, un an après l'arrivée du navire.

Cette année se compte comme pour gages des gens d'équipage (*voyez* plus haut) (1).

A l'égard de tous ces objets de réclamation de la part de ceux qui prétendroient s'en faire payer après l'année résolue, selon qu'on doit la compter d'après ce qui est déterminé exprès par la loi, la prescription est absolue.

Il n'en est pas comme de toute autre action *civile* ou de *commerce ordinaire* : le défendeur n'est pas obligé, s'il en est requis, d'affirmer qu'il ne doit plus ce qu'on lui demande nonobstant le moyen de prescription qu'il y oppose.

Si la prescription est acquise, et qu'elle soit opposée, aucun juge ou demandeur n'a le droit d'exiger aucune autre preuve négative de la dette.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 433. Sont prescrites,

Toutes actions en paiement pour fret de navire, gages et loyers des officiers, matelots et autres gens de l'équipage, un an après le voyage fini ;

Pour nourriture fournie aux matelots par l'ordre du capitaine, un an après la livraison ;

Pour fournitures de bois et autres choses nécessaires aux constructions, équipement et avictuaillement du navire, un an après ces fournitures faites ;

Pour salaires d'ouvriers et pour ouvrages faits, un an après la réception des ouvrages ;

Toute demande en délivrance de marchandises, un an après l'arrivée du navire.

434. La prescription ne peut avoir lieu, s'il y a cédule, obligation, arrêté de compte ou interpellation judiciaire.

Mais, pour cela, il faut, comme pour toute autre action prescrite au civil ou résultante de tout autre commerce que celui dont il est ici question, que le défendeur oppose lui-même la prescription acquise; personne, pas même les juges, ne peuvent suppléer ce moyen de défense pour lui.

Si le défendeur ne l'oppose pas, il doit être condamné à payer.

Tel est le vœu général du Code Napoléon, et qui s'applique à toutes les actions qu'on peut intenter en justice, quels qu'en soient la cause et l'objet.

Les juges ne peuvent pas suppléer d'office les moyens résultans de la prescription; *art.* 2223, *Code Napoléon.*

DES FINS DE NON-RECEVOIR.

Les fins de non-recevoir sont en général des moyens de défense qui, sans porter sur la légitimité ou l'illégitimité de la demande formée, ne tendent qu'à en éloigner ou en rendre nul l'effet.

Ainsi on appelle fin de non-recevoir, la défense qui n'a pour base que la prescription acquise, ou le défaut de qualité du demandeur.

Par exemple, un mineur, ou une femme mariée seule et sans l'assistance du tuteur ou du mari, a fait citer quelqu'un en justice; attendu que la loi défend ces sortes d'assignations, la personne citée a droit de les soutenir non-recevables dans leurs demandes, et elle doit en être renvoyée, quant à présent, et cependant sans rien préjuger sur le fond, dont l'examen et la discussion ne peuvent avoir lieu que lorsque l'assignation aura été de nouveau régulièrement donnée par le tuteur du mineur, ou avec l'assistance de son curateur en certains cas, s'il est émancipé, ou par la femme autorisée exprès par son mari, ou son mari l'assistant lui-même en justice.

Les fins de non-recevoir en matière maritime sont absolues, ainsi que les prescriptions, par cela seul que la loi a déclaré que *telle* ou *telle* action étoit non-recevable; dès que la fin de non-recevoir est opposée par le défendeur à la demande, les juges en doivent ren-

voyer celui contre laquelle elle a été formée, c'est-à-dire, déclarer la citation nulle.

On croit cependant que les juges ne doivent pas plus suppléer en matière de commerce, dont la bonne foi est la base principale, les fins de non-recevoir que la prescription.

Actions déclarées non-recevables par la loi, en matière maritime.

Ces actions sont celles contre le capitaine et les assureurs, pour dommages arrivés aux marchandises, lorsqu'elles ont été reçues sans protestation.

Celle contre l'affréteur pour avaries, si le capitaine a livré la marchandise et reçu son fret, sans que celui auquel elle étoit adressée ait protesté.

Enfin toutes actions en indemnité pour dommages causés par abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a point fait de réclamation.

Ces protestations et réclamations doivent être faites, pour éviter la fin de non-recevoir et son effet, si elle est proposée, dans les vingt-quatre heures, et suivie d'une demande en justice dans le mois de la date de la protestation (1).

Les protestations dont il est question, quant aux avaries ou abordages, doivent être aussitôt suivies de procès-verbaux réguliers d'experts, qui constatent les avaries ou dommages occasionnés par abordages; autrement elles pourroient être inutiles, et ne conserver qu'une action illusoire.

---

(1) *Code de Comm.*

Art. 435. Sont non-recevables,

Toutes actions contre le capitaine et les assureurs, pour dommage arrivé à la marchandise, si elle a été reçue sans protestation;

Toutes actions contre l'affréteur, pour avarie, si le capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans avoir protesté;

Toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a point fait de réclamation.

436. Ces protestations et réclamations sont nulles, si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures, et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice.

FIN DU SECOND LIVRE ET DU TOME PREMIER.

TABLE ALPHABÉTIQUE

DES MATIÈRES

CONTENUES DANS CE VOLUME.

A.

B.

C.

D.

E.

G.

J.

L.

M.

N.

O.

P.

S.

T.

V.

Fin de la Table Alphabétique du 1er Volume.